

1992. JÚNIUS

MEGJELENIK NEGYEDÉVENKÉNT

ÁRA: 150 FT

**autó
motor**

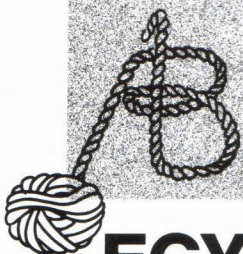
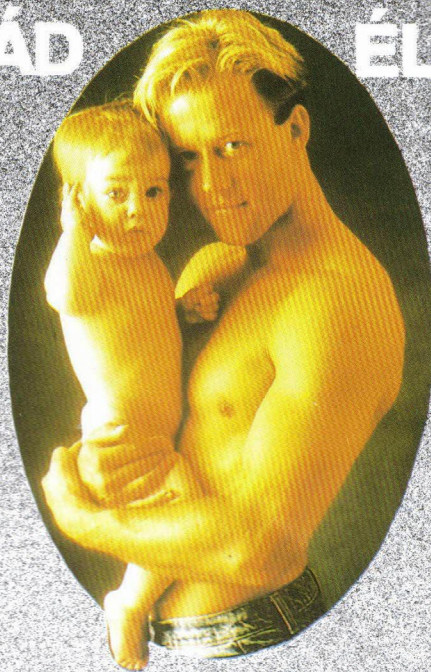
VETERÁN

DZSIP LETT A JEEPBŐL

A WILLYS MB 50 ÉVE



ARANYFONAL ÉLETBIZTOSÍTÁS A CSALÁD ÉLETÉÉRT



EGY BIZTONSÁGOS BEFEKTETÉS ERŐS TÁMASZ AZ ÉLET, A CSALÁD IGAZI ÉRTÉKEINEK MEGÓVÁSÁBAN [®]

Ön a legfontosabb!

Nem szégyen ezt kimondani, mert e kijelentés mögött ott vannak e korszak kockázatai és a család érdekei egyaránt. Ott van a döbbenetes egészségügyi statisztikák sora, a mind ifjabb korosztályokat fenyegető halálozási ráta, a sikerek között is oly hajsolt hétköznapok ezernyi veszélye. És ott van a tény, hogy Ön teljes szívvel érzi a felelősséget szerettei iránt, akik Önnek a legfontosabbak! Az életbiztosítás a felelős szeretet eltéphetetlen aranyfonal — továbbszövi a család életét.

Kettős kötés!

Az üzleti érdeket ma divatosabb nyíltan vállalni, mint kimutatni a szeretetet. Az Aranyfonal életbiztosítás összekapcsolja e kettőt. Olyan biztos befektetési formát kínál,

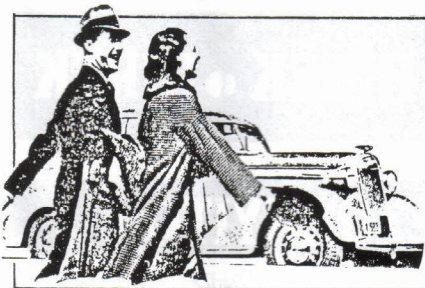
amely bátran állja a versenyt bármely más megtakarítással. Az Önre jutó befektetési hozam garantált kamatot meghaladó részének 85%-át visszajuttatja Önnek az Állami Biztosító Rt., amely nemcsak a legnagyobb életbiztosító intézet, hanem az ország egyik legjelentősebb pénzügyi befektetője is.

Az aranyfonal utat mutat!

Nagyon kellett már egy európai színvonalú életbiztosítás azoknak, akik olyan sokat tettek az európai Magyarországért. (Miközben sokszor azokra jutott kevés idő és törődés, akik a legközelebb állnak Önhöz.) Most adjon még egy esélyt saját családjá és gyermeke jövőjének, álmainak is! Ehhez az Állami Biztosító Rt. az Aranyfonal életbiztosítást kínálja Önnek.

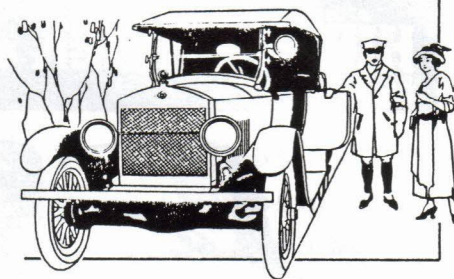


ÁLLAMI
BIZTOSÍTÓ RT



TARTALOM

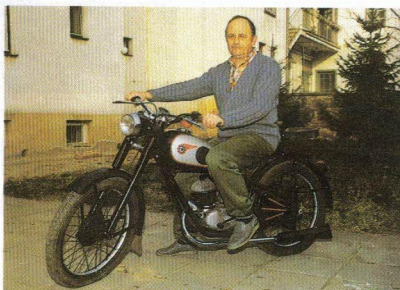
INHALT/CONTENTS



| | |
|---|----|
| Hírek <i>Nachrichten / News</i> | 2 |
| Megszegett fogadalmaink <i>Unsere gebrochene Gelöbnisse</i> <i>Our broken vows</i> | 4 |
| Szárnyas Mercedes <i>Flügel-Mercedes</i> <i>The gull-winged Mercedes</i> | 6 |
| Programajánlat <i>Programmangebote</i> <i>Diary (Forthcoming events)</i> | 12 |
| Jövőautók <i>Zukunftautos</i> <i>The futuristic dream cars of the 30's and 50's</i> | 13 |
| Anno <i>Presseschau</i> <i>Review of yesteryear magazin articles</i> | 16 |
| Kis BMW-történelem <i>Eine kleine BMW-Historie</i> <i>A bit of BMW-history</i> | 18 |
| A szerkesztő oldala / Könyvespolc <i>Seite des Redakteurs /</i> <i>Abonnement möglichkeiten in Ausland /</i> <i>Bücherregal</i> <i>Editorial / Abroad subscription /</i> <i>Bookshelf</i> | 19 |
| Az öreg hölgy (meg)látogatása <i>Besuch der alten Dame</i> <i>Visiting the Old Lady (Volvo 121/22</i> <i>Amazon)</i> | 20 |
| Beszédes számok <i>Sprechende Zahlen</i> <i>Expressive numbers (Hungarian</i> <i>Transportcar statistics of 1927)</i> | 26 |
| Szellős kisegér <i>Luftiges Mäuschen</i> <i>Topolino in the wind</i> | 28 |
| Jeep, jeep, hurrá! <i>Jeep, jeep Hurra! / Jeep, jeep, hooray!</i> | 31 |



Magyarországon mindössze kettő található a fémkarosszériás, nyitott, kétülékes, lendületes vonalú Topolinóból (28. oldal)
In Ungarn gibt es insgesamt nur zwei Stücke aus diesem geöffneten, zweisitzigen Topolino mit Stahlkarosserie und schwungvoller Linienführung (Seite 28)
There are in Hungary only two of the two-seated, sweeping lined Topolino cabrios of metal car-body (page 28)



Közel egyéves felújító munka eredménye a gyönyörű Csepel 125-ös, amelynek restaurálásáról a tulajdonos, Bendik István írt cikket (44. oldal)
Das Ergebnis beinahe einjähriger Erneuerungsarbeit ist dieses wunderschönes Motorrad Csepel 125, dessen Restaurierung wurde von dem Eigentümer István Bendik in einem Artikel vorgeführt (Seite 44)
The result of the work lasting nearly one year is this wonderful Csepel 125 bike; the owner István Bendik has written the article on its restoration (page 44)

| | |
|---|--------------|
| Levelezés <i>Korrespondenz / Correspondence</i> | 38 |
| Az ötvenes évek autói <i>Autos der fünfzigten Jahre</i> <i>Corgi modell cars of the 50's</i> | 40 |
| Magyarországon készített motorkerékpárok <i>In Ungarn hergestellte Motorräder</i> <i>Motorcycles made in Hungary 1894-1945</i> | 42 |
| Majdnem az eredeti <i>Fast das Ursprüngliche</i> <i>Almost as good as new</i> | 44 |
| Album <i>Album Csepel bikes of the 50's</i> | 46 |
| Ládába zárt ritkaság <i>In Kiste geschlossene Rarität</i> <i>A rarity discovered in a box</i> | 48 |
| Magyar pedálmentesítő (2.) <i>Ein ungarisches „Entpedalende“</i> <i>A Hungarian pedal assisted motorcycle</i> | 52 |
| Keres, kínál <i>Gesucht, angeboten</i> <i>Classified (Readers' advertisements)</i> | 56 |
| Négykerekű levélhordárok <i>Vierrädrige Briefträger</i> <i>Fourwheel postal delivery</i> | 59 |
| Austin-restaurálás <i>Austin-Restaurierung</i> <i>Continuation of the Austin Ten's restoration story</i> | 60 |
| Nagyító <i>Lupe Helpline</i> | 62 |
| Ha nincs BMW... <i>Wenn es kein BMW gibt...</i> <i>If you can't find a BMW...</i> | 64 |
| E számunk hirdetői | B III |
| <i>Die Inserenten dieser Nummer</i> | Umschlag III |
| <i>Advertisers of this number</i> | Cover III |

autó
motor

VETERÁN

2. évfolyam, 2. szám

Megjelenik negyedévenként

Főszerkesztő: DR. NÁDASI ANTAL
Felelős szerkesztő: OCSKAY ZOLTÁN
Olvasószerkesztő: Sándor Magda
Művészeti szerkesztő: Gremperger Nándor

Szerkesztőség, közönségszolgálat,
hirdetésfelvétel, marketing:
1085 Budapest VIII., Rökk Szilárd u. 6.

Levél cím: 1400 Budapest, Pf. 1
Szerkesztőségi telefon: 138-4300+
telefon: 138-4254
Hirdetésfelvétel-telefon: 138-2953,
138-4282, telefax: 138-4282

Kiadja a Hírlapkiadó Vállalat
1959 Budapest VIII., Blaha Lujza tér 3.
Telefon: 138-2399, 138-4306

Felelős kiadó:
HORTI JÓZSEF vezérigazgató

KOSSUTH NYOMDA, Budapest

Felelős vezető:
SZEKELY KÁROLY vezérigazgató

Terjeszti a Magyar Posta. Előfizethető a hírlapkézbesítő postahivatalokban, a Posta hírlapüzleteiben és a Hírlapelőfizetési és Lapellátási Irodában (HELIR), Budapest XIII., Lehel u. 10/A 1900, közvetlenül vagy postautóval, valamint átutalással a HELIR 215-9162 pénzforgalmi jelzőszámra. Egy szám ára: 150 Ft. Előfizetési díj egy évre 600 Ft. Külföldön terjeszti a Kultúra Kereskedelmi Vállalat (H-1389 Budapest, Pf. 149).

Kéziratokat, képeket és rajzokat nem örzünk meg és nem küldünk vissza.

AUTÓ-MOTOR VETERÁN

HU ISSN 1215-1580

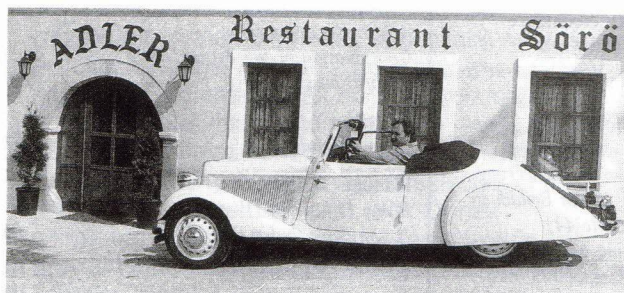


BRÜTSCH-MOPETTA '56

A kilencvenes évek elején különleges járművel gazdagodott az alsó-szászországi Störy autómúzeuma. A leginkább motorkerékpár-oldalkocsira emlékeztető Brüttsch-Mopettából 1956-ban csupán 14 prototípust építettek a szakemberek. A hajdan 1000 márkáért el-

sősorban Nagy-Britanniában gazdára talált, monopostók (egyszemélyes) ma már a gyűjtők féltett kincsei közé számítanak. A Plastik-Eiernek, vagyis műanyag tojásnak becézett háromkerékű kabrió formája napjainkban is korszerűnek hat.

ADLER PANZIÓ



Budaörs óvárosában egy XIX. századi présházból éttermet és panziót alakított ki Brandt János, aki jól ismert a veterán járművek barátai körében mint a német Adler autók gyűjtője és restaurátora. Nem meglepő, hogy az igényes kialakítású, nyolc kétágyas és négy négyágyas szobával rendelkező vendégfogadó

az Adler nevet kapta a keresztségben. Az ódon hangulatot őrző épület szobáiban régi kocsik képei, az italtöltő mögötti tükröspolc előtt az Adlerekkel versenyeken gyűjtött trófeák, a panzió mögötti udvaron pedig alkalmi veteránautó-kiállítás szolgálja a névadó hobbi vendégmázasztaló megismertetését.

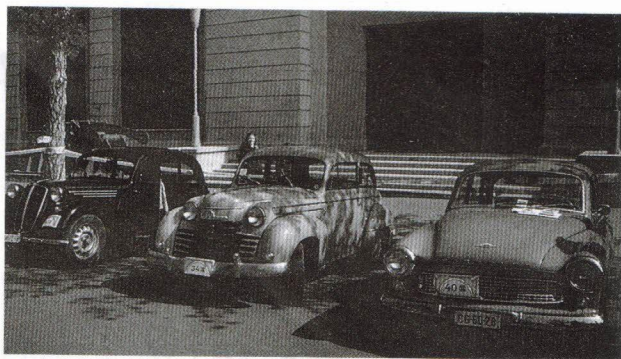
SZEZONNYITÓ

Immár hagyomány, hogy a veteránosidény Budapesten, a Közlekedési Múzeum előtt rendezett találkozóra kezdődik. Az idei eseményre szép időben, sok néző figyelmétől kísérve került sor. Az autósok és motorosok rövid túraúton és ügyességi versenyen mérhették fel a téli felkészülés eredményességét.

Az Oldtimer-kupa '92 díjazottjai

Motorkerékpárosok: 1. Horváth István (BMW R 51/3); 2. Dalmadi László (Pannónia TLF); 3. Lakó Péter (Sachs).

Autósok: 1. Csikós József (Škoda Octavia); 2. Gyöngyösi István (Willys Jeep); 3. Szoldan Lajos (Škoda Colonial).



MÚZEUMBAN AZ ELSŐ

Ünnepélyes külsőségek között helyezték el a Közlekedési Múzeumban az első, Magyarországon gyártott Opel Astrát. A szentgotthárdi szalagról 1992. április 13-án legördült, 1,4

literes motorú kocsit átadásánál jelen volt Kálnoki Kis Sándor, a KHVM helyettes államtitkára, valamint dr. Ernst Hofmann, a szentgotthárdi üzem igazgatója.



AZ AUTÓBA ÜLTETETT JAPÁN CSÚCSTECHNIKA

| | |
|---|--------------------|
| DAIHATSU CUORE 874cm ³ LE katalizátoros, 5 ajtós..... | 695.000.- |
| DAIHATSU CHARADE 1.0 cs 993 cm ³ , katalizátoros, 52 LE, 5 ajtós | 835.000.- |
| DAIHATSU CHARADE 1.0 ics 993 cm ³ ,injektoros, katalizátoros 53 LE, 3 ajtós | 890.000.- |
| DAIHATSU CHARADE 1.3 ics 993 cm ³ , injektoros, katalizátoros, 53 LE, 5 ajtós | 910.000.- |
| DAIHATSU CHARADE 1.3 ics 1295 cm ³ , injektoros, katalizátoros, 90 LE, 3 és 5 ajtós | 899.000.- |
| DAIHATSU CHARADE 1.3i cx 1295 cm ³ , injektoros, katalizátoros, 90 LE, 5ajtós | 940.000.- |
| DAIHATSU CHARADE TURBODIESEL 993 cm ³ , 48 LE, 5 ajtós | 999.000.- |
| DAIHATSU CHARADE SEDAN 1295 cm ³ , Injektoros, katalizátoros, 90 LE, 4 ajtós | 1.050.000.- |
| DAIHATSU APPLAUSE 1.6 Li 1589 cm ³ , injektoros, katalizátoros, 90 LE, 5 ajtós | 1.150.000.- |
| DAIHATSU APPLAUSE 1.6 Xi 1589 cm ³ , injektoros, katalizátoros, 105 LE, 5 ajtós extrák | 1.290.000.- |
| DAIHATSU FERENZA EL-II.4 WD terepjáró 1589 cm ³ , injektoros, katalizátoros, 95 LE | 1.690.000.- |

(Az árak tartalmazzák a VÁM és az ÁFA összegét.)
 Lízinglehetőség már 150.000.-Ft befizetésétől!

DAIHATSU CUORE- AKCIÓ, AMÍG A KÉSZLET TART.
Bruttó akcióár: 695.000.- Ft

395.000.-Ft készpénz lefizetése után a kocsik 12 havi részletre is megvásárolhatók és azonnal átvehetők.

További információk:

Az új DAIHATSU bemutatóteremben,

1133 Budapest Gogol u. 25.(Váci út sarok, a Lehel piaccal szemben.)

Telefon/Fax: 140-8336

a DAIHATSU vezérképviseletnél,

1146 Budapest,

Dózsa György út 19.

Telefon: 142-6595,

Fax: 141-3579

a Japánautó lízing kft.-nél,

Telefon: 269-0650

és az összes DAIHATSU márkakereskedőnél.

CUORE

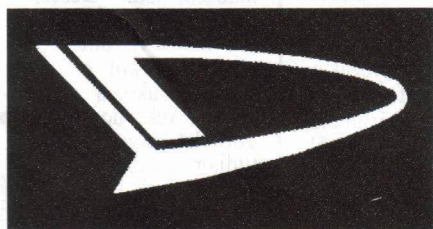


AKCIÓ!



AUTO-BRILL Kft. 5600 Békéscsaba, Bartók Béla u. 46-50Tel.: 66-24788
AUTOPLUS Kft./ Budaörsi1112 Bp. XI. ker. Budaörsi út 245
BELGAUTO Kft. 1025 Budapest, Verecke út 69. Tel.: 176-1814
POSTA GÉPJÁRMŰ SZÁLLÍTÁSI ÜZEM 4030 Debrecen, Monostorpályi u. 35/aTel.: 52-49-226
AUTONEIT Kft. 1215 Budapest, Védgát u. 45. Tel.: 277-3755, 277-3761
NEMZETI SPORT AUTOPRESS Kft. 8230 Balatonfüred, Móric Zs. u. 9. Tel.:86-42-122
SOLGTRADE Kft. 9023 Győr, Mester u. 1.Tel.: 96-17-333/185 mellék
AUTONEIT Kft.1215 Budapest, Védgát u. 45. Tel.: 277-3755, 277-3761

DDB NEEDHAM



DAIHATSU

A TUTITÁRS

MEGSZEGETT FOGADALMAINK

Kanadai levelezőnk, Andrew Kennedy ezúttal egy öninterjút küldött.

Kezdem ott, hogy én egy gyűjtő vagyok. Miért? Azt nem tudom, de csinálom. Mit? Mindent, ami az autóval és motorral van összekötésben. Csak? Nem. Sajnos gyűjtök mást is. Mit még? Sok mindent. A városban írószközöket (töltőtollat, írógépet), fényképezőgépeket; a nyaralóban csónakmotor-emblemákat és régi szárazsúlyokat. Egyedül? Nem. A feleségemmel együtt. Ő is netalán gyűjtő? Sajnos. És mit? Könyveket és képeket. Hát betegek maguk? Lehet.

A fenti rövid, hipotetikus párbeszéd kíván egy kis magyarázatot. A feleségem és én gyűjtő családból származunk. Amikor 27 évvel ezelőtt összeházasodtunk, úgy döntöttünk, hogy mi nem leszünk gyűjtők, mert nem akarunk olyan zsúfolt otthont, mint amilyen a szüleinké volt. A mi otthonunk nem lesz mindenféle „szeméttel” tele (egy ilyen otthont nem könnyű tisztán tartani). Bár be kell vallanom, hogy mire összeházasodtunk, nekem már volt néhány játékautóm és egyéb „gyűjthető”, de a megállapodás szellemében azokat gondosan elpakoltam és a garázsban tartottam.

Ez a megállapodás tartott egészen augusztustól november végéig, amikor is egyik vasárnap a szüleimmel elmentünk egy bolhapiacra, ahol véletlenül a nejem és én láttunk valamit, ami nagyon megtetszett, de megálltuk szó nélkül és üres kézzel tértünk haza. Az igazság az, hogy valójában sajnáltam, hogy otthagytam a kis autót, amit találtam és megtetszett. Szerdán vacsora közben beszéltünk a piacról és akkor nejem is bevallotta, hogy ő is látott egy kis képet, ami tetszett neki. Ezek után úgy döntöttünk, hogy vasárnap visszamegyünk és megvesszük, amit láttunk, ha még



megvannak. Sajnos, megváltak és megvettük. Így aztán lassan, de biztosan gyűjtők lettünk.

Miért főleg autó és motor? Erre könnyű válaszolni. Autócsaládból származom. A családomé volt Budapesten az Automobilia nevű cég. Én mióta emlékszem, szerettem az autót és a motort. Miért nem valódi autókat gyűjtök? Erre is könnyű válaszolni. 1969-ben, amikor nejem állapotos volt első gyerekünkkel, találtam egy 1939-es Frazer-Nash BMW 328-as Cabriolet-t nagyon jó, eredeti állapotban, teljesen komplettül (a kocsit ma is itt van jó egészségben Torontóban) 1500 dollárért. Hosszú tanácskozás után hely és pénz hiányában, de főleg azért, mert egyikünk sem akart csak egy autóért élni, úgy döntöttünk, hogy nem vesszük meg, maradunk az apróságoknál.

Amikor 1971-ben megvet-

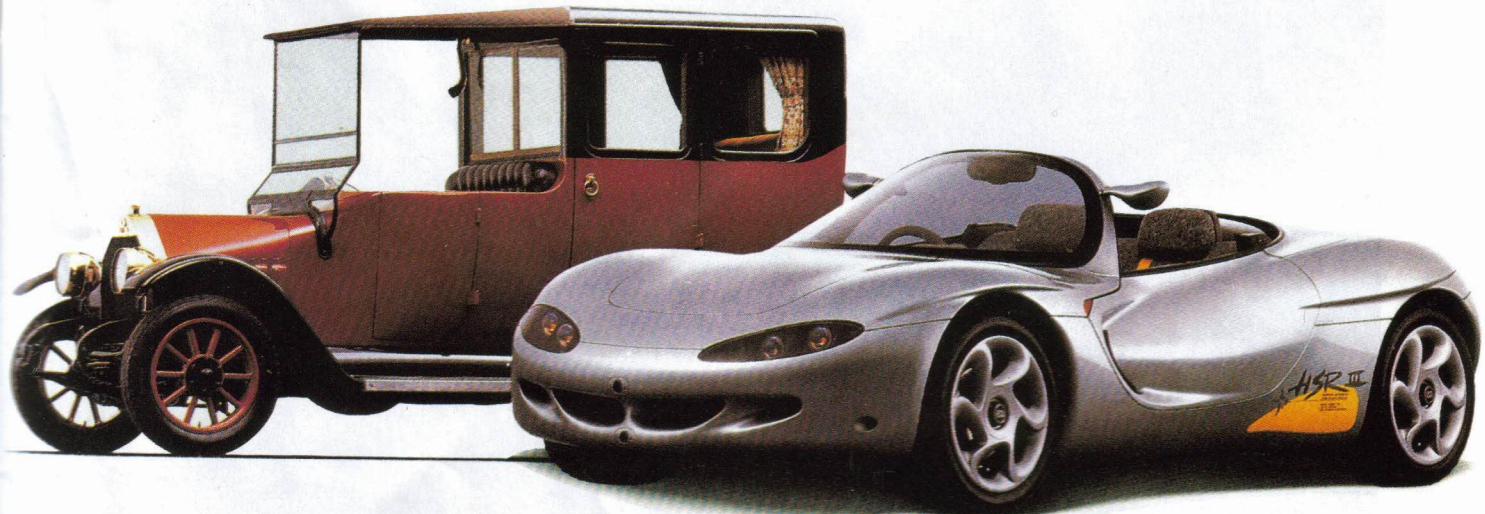
tük a házunkat, egyszerre a lakáshoz képest nagyon sok helyünk lett és a földszint lett az én birodalmam. Ezek után indult meg a gyűjtés komolyan. Ma már sajnos nagyon kevés a helyem, ami a képeken is látszik. Ha majd a gyerekeim elmennek a háztól, akkor majd újra férős lesz a ház...

A gyűjteményem több részből áll: miniatűr autók és motorkerékpárok (motormodellből kevés van és nehéz találni, mert kevesen gyártják), körülbelül 3000 1:86-1:15 méretben; emblémák (névtáblák), hűtődíszek, körülbelül 1200; járművet ábrázoló bélyegek és érmék; autóval-motorral foglalkozó könyvek (körülbelül 3000 a világ minden részéből, főleg angol nyelvű, de van sok német, francia és magyar is közte); autó- és motorkerékpár-katalógusok; jelvények és gépkocsival kapcsolatos hirdetői és propagandatárgyak (tollak, ceruzák stb.).

Hát ez van, és szeretem csinálni, több okból. Először is, mert ez nyújt nekem kikapcsolódást. Ezzel felejttem el a napi munka gondjait, nyomását (az IBM cégnél dolgozom már közel 23 éve középvezetőként, szakmám viszont hites könyvvizsgáló), és ez teljesen más, mint amivel megteremttem a megélhetéshez szükséges pénzt. Másodszor azért, mert rengeteg érdekes embert ismertem meg a hobbiimmal kapcsolatban. Sok emberrel levelezek és csereberélek. Harmadszor pedig élvezem a hajtást egy-egy érdekes darabért. Ha majd viszont nyugdíjba megyek, akkor esetleg ezzel fogok foglalkozni és extra pénzt keresek vele, hogy a megszkott életszínvonalamat tudjam továbbvinni.



75 éves hagyomány, amelynek jövője van...



Hajóépítők voltak.

Valószínűleg koruk legjobbjai. Ez a mérnöki gárda mégsem elégedett meg a tengerek meghódításával. Üzemük egy szegletében régi álmuk kezdett formát ölteni, egy különös motor- hajtotta kocsi, amely könnyebben kezelhető, és simábban fut, mint bármely eddigi lónélküli jármű. A prototípus oly sikeres lett, hogy megkezdődött a sorozatgyártás. Ezzel 1917-ben Japán első, szériában gyártott gépkocsijává avatva a MITSUBISHI A –modellt.

A japán motorizáció történelmi pillanata volt ez, mely egyben a MITSUBISHI járműgyártás immár 75 éves fejlődésének kezdetét is jelentette. Az állandó fejlesztés szellemének fenntartásával a

MITSUBISHI sokkal többet céloz meg, mint egyszerűen a csúcstechnológia szintjére jutni az autógyártásban.

Ma a MITSUBISHI számára az innováció a járműfejlesztésben olyan új, eddig ismeretlen lehetőségek feltárását jelenti, amellyel magasabb szintre emelik nemcsak az ember és autó, hanem a gyártási technológia és a környezet kapcsolatát is. A gépkocsi vezetőjének és utasainak biztonsága sarkalatos pontja minden fejlesztésnek.

Míndez csupán néhány példa arra, hogy a MITSUBISHI mérnökei miként valósítják meg az ember- és környezet-központú innovációt. Eredményeik elérésében ugyanaz az elszántság és önbecsülés vezérli őket mint az egykori hajóépítőket.

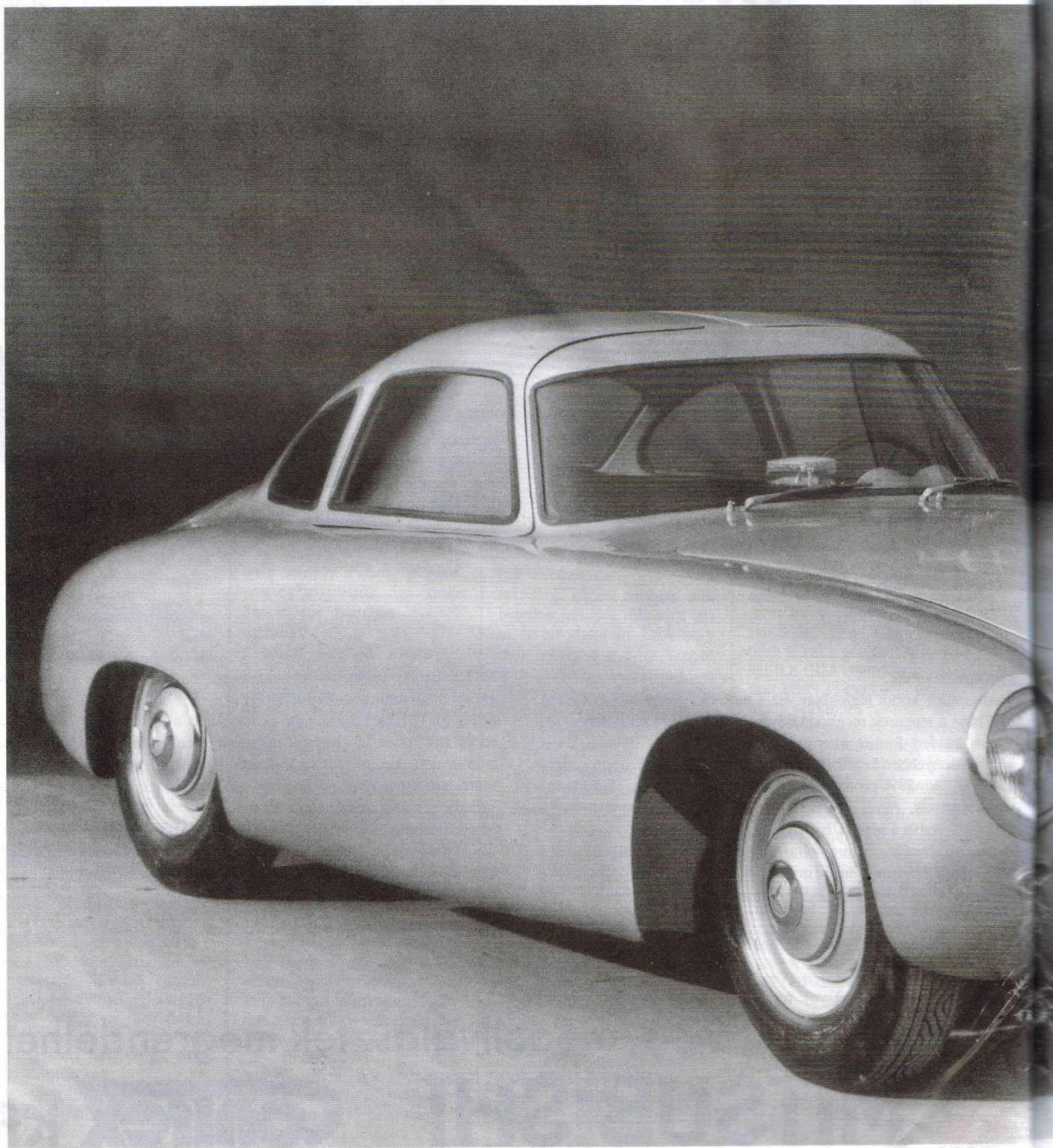
A teljes '92-s modellválaszték megrendelhető:

MITSUBISHI **Contrex** Kft.

1012 Budapest I., Alkotás u.20-24. Tel:155-0402, 156-7401 Fax:156-3485.

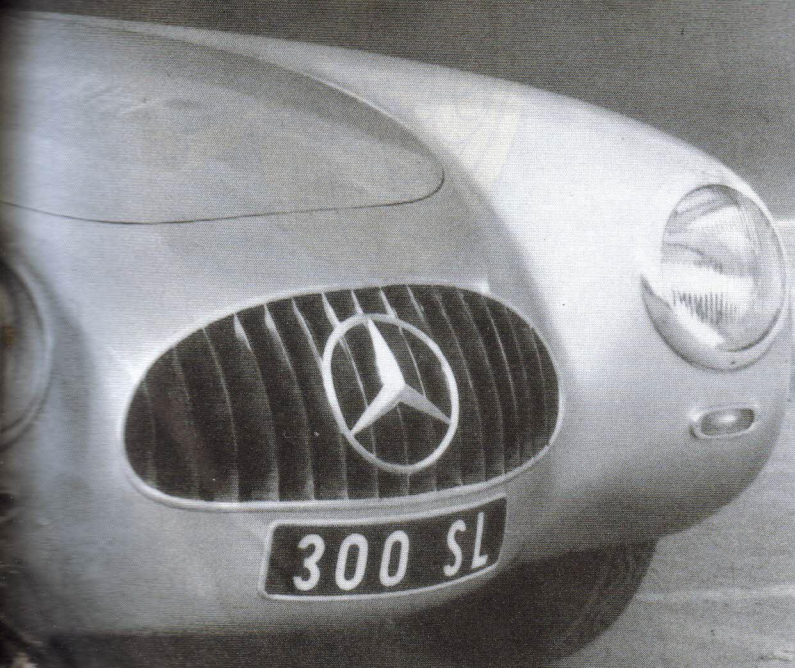


SZÁRNYAS MERCEDES



**A 300 SL
megszületését
Kékesi György
idézi fel.**

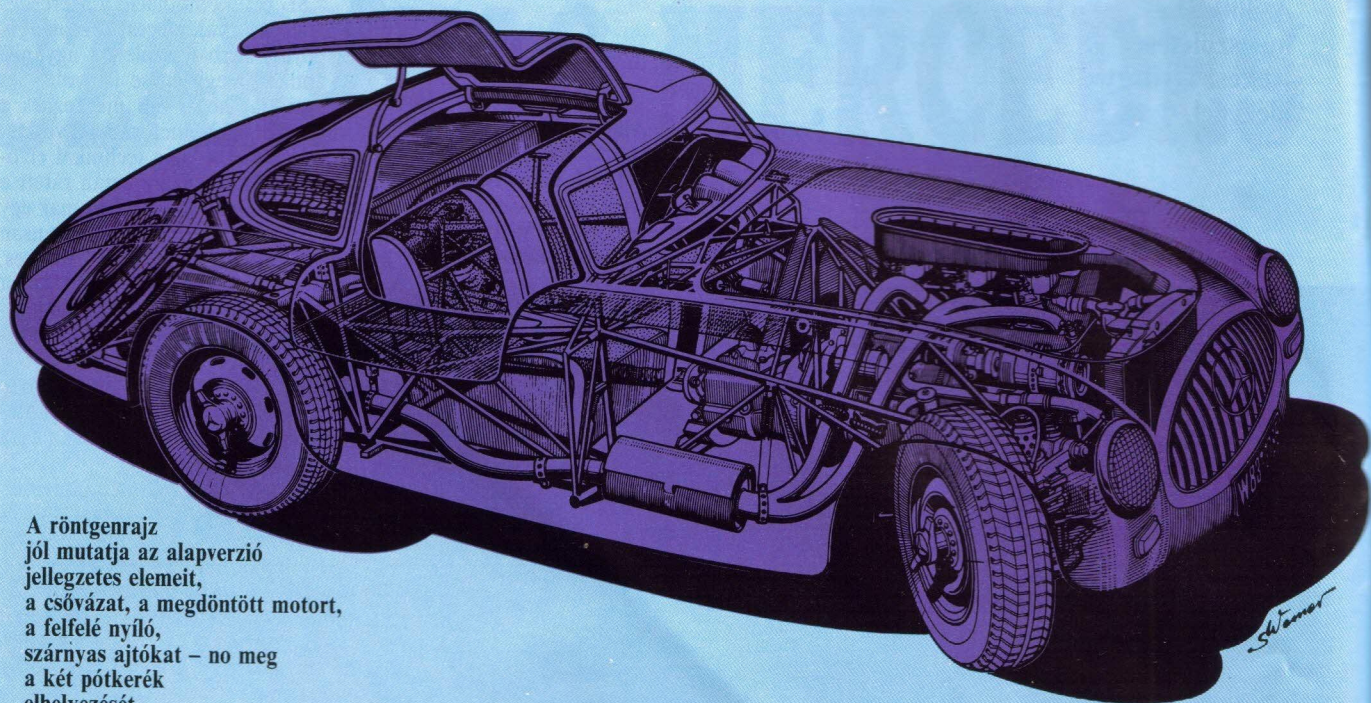
**Alig hatvan nap alatt
született meg
az azóta SL néven ismert
Mercedes-típusorozat,
amelynek őse, a W 194-es
immár legendává nemesedett**



Az SL betűkombináció a Mercedes számára különleges fontosságú. Olyan korban született ugyanis, amikor megjelenése jel volt: azt mutatta, hogy van újraéledés a Daimler-Benznél, s Németország a vesztes háború után ismét a világ technikai élvonalára tart. Az indulásra aztán rátett a folytatás, hiszen ez a két betű immár egy autócsaládot jelent, a többitől markánsan elkülönülő autófajtát. Ez az a kétülétes, amelynek nevében az SL jelenthet Stílust és Levegőt, Szupert és Legyőzhetetlent, Sikert és Lehetőségeket. A gazdagok ékszerként őrzik meglévő SL kocsijukat, az értők megcsodálják; a legtöbb ember azonban álmodik róla. A mai napig lehet róla fantáziálni, és nem csak az AM Veterán értő olvasóinak.

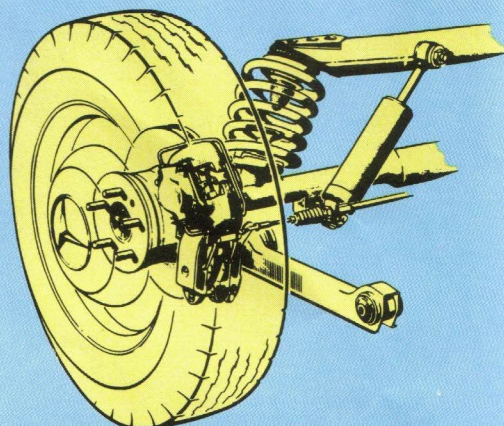
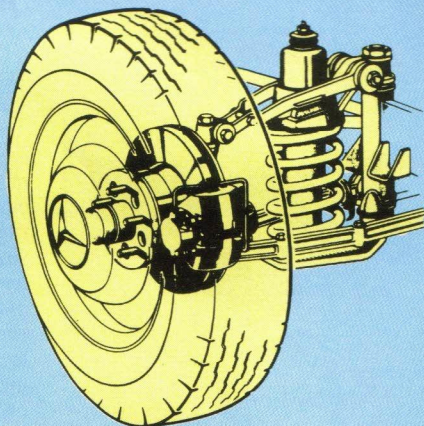
A fogantatás ideje 1950 márciusára tehető. Ekkor terjesztette az igazgatótanács elé Fritz Nallinger igazgató, hogy a tervezett háromliteres limuzin helyett egy kisebb tengelytávolságú, sportos vonalvezetésű, mindenében új arcot hordozó kocsi alkossanak. Az idő kedvezett a javaslatnak, hiszen akkortájt a sportosság volt a vezénylő szempont: még frissen éltek a harmincas évek nagy autós sportsikeremlékei. A bemutatkozás is ilyenre sikerült, ami 1952. március 12-én egy alkalmi sátorban a Stuttgart-Heilbronn autópályán zajlott le. Az újságírók itt találkozhattak először a stílust formáló, új Mercedeszel, az SL-lel. Az őse a W194-es jelzést viselte.

Hogyan is kezdődött? Az első – mára már oly jellegzetes – vonásokat Nallinger igazgató vázolta fel. Rudolf Uhlenhaut álmodta hozzá az akkor nem éppen konvencionális alvázat. Alapelve egyszerű volt: a rugóerőket a rugózásnak kell felvenni, a váz, a keret maradjon merev. Csőkeretet tervezett, amely húsz kilogrammal könnyebbnek bizonyult, mint a háború előtti versenykocsi alváza. Keskeny és könnyű legyen. Ha ezeknek a célkitűzéseknek is meg akartak felelni – no meg a szélszatorna elvárásainak is –, akkor a motorral is kellett valamit csinálni. A megoldás: a hathengeres erőművet ötven fokkal balra elfordítva tervezték be a motortérfedél alá. Tulajdonképpen alig hatvan nap alatt megszületett az összes SL-jegy. A szárnyak, a különleges, szárnyyszerűen nyíló ajtók nem a fantázia születtei, hanem a szükségé. A kocsi alacsonyága, együtt a magas csőalvázzal, nemigen tette lehetővé a hagyományosan nyíló ajtó alkalmazását. Egy Mercedes-versenyszakember, Alfred Neubauer adta az ötletet az akkori sportszabálykönyv alapos elemzése után! Az M194-es, hathengeres motoron a legszembevetőbb a rajta trónoló három Solex 40 PBIC karburátor volt. Ebben a „felállásban” a motor 158–180 lóerő között tudott teljesíteni. Weber porlasztóval és a javított égéstérrel már 202 lóerővel dolgozott. Kezdetben az SL-ek a versenypályákon igyekeztek bizonyítani. A közönség, az akkori hírességek Le Mans kapcsán találkozhattak az új kocsival. Aztán a gyár amerikai ►

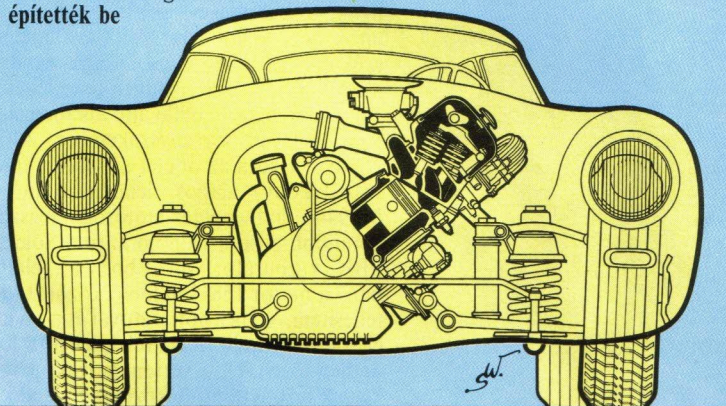


A röntgenrajz jól mutatja az alapverzió jellegzetes elemeit, a csővázat, a megdöntött motort, a felfelé nyíló, szárnyas ajtókat – no meg a két pótkerék elhelyezését

A tervező alapelve egyszerű volt: a rugóerőket a rugózásnak kell felvennie, így a csőváz-keret merev tud maradni. Elöl kettős kereszt lengőkart, hátul két csuklós tengelyt alkalmazott, 1961-től tárcsafékeket

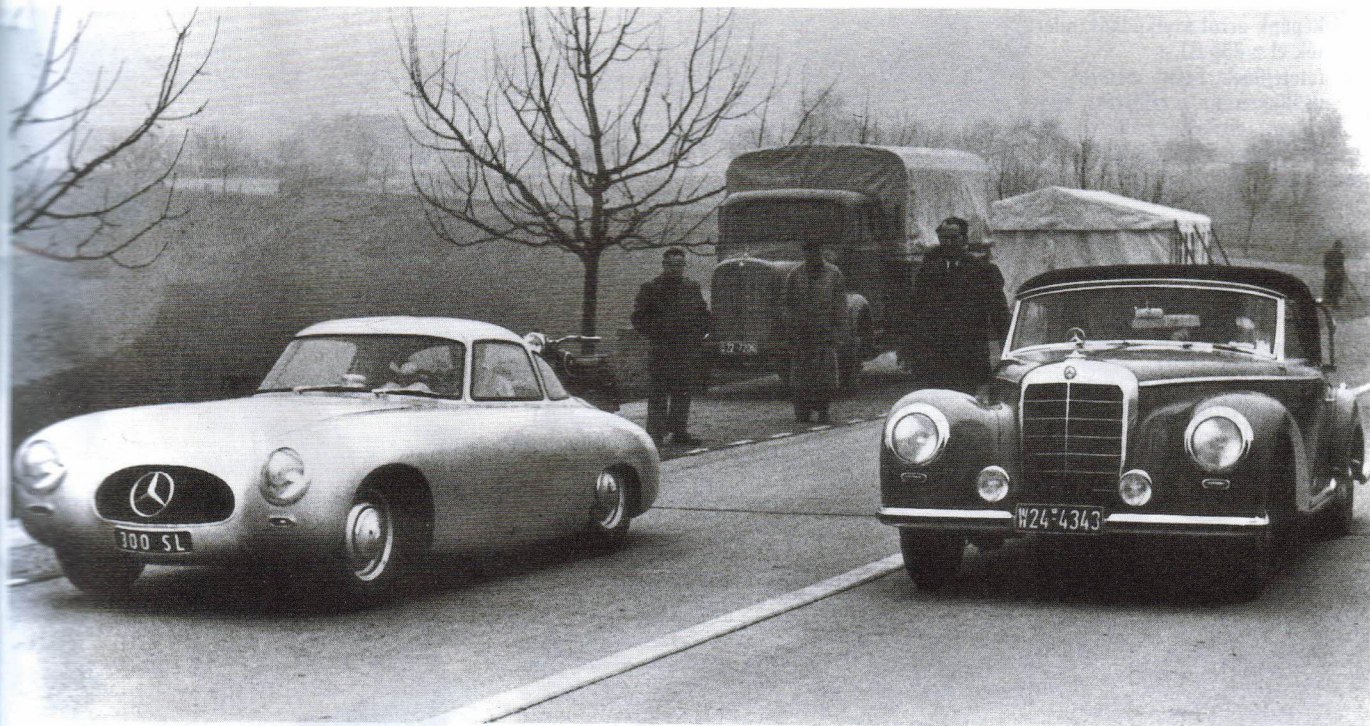


Akkoriban újdonságnak számított, hogy a hathengeres, 180 lóerős motort ötven fokkal megdöntve építették be



embere felvetette az ötletet: mi lenne, ha készítenének egy utcai verziót is, az akkor már sikert sikerre halmozó versenyautóból. A németországi vezetés akceptálta a javaslatot, és 1954-ben, a New York-i autókiallításon már meghódította az Újvilág (pénzes) autósait.

A civil verzió természetesen jelentős változtatáson esett át. Elsősorban a karosszéria, amely a sportverziónál valamivel szélesebb lett. Kétféle motorváltozattal szállították: a vevők az erősebb, 215 lóerős típust keresték inkább, mint a 200 lóerőst. A 300 SL meghódította a Szépek és Gazdagok világát. Husszein király, Tony Curtis, Herbert von Karajan, Alfried Krupp – csak néhány név a hosszú listáról. A kocsi

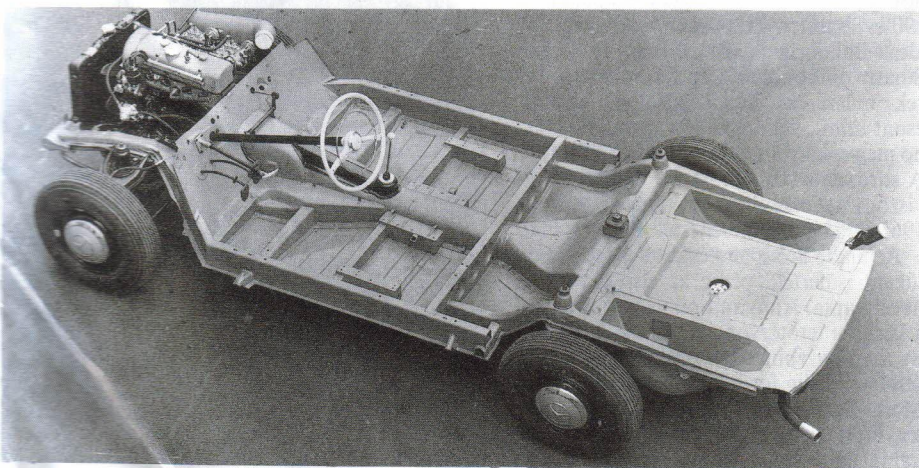


A történelmi pillanat, amikor az újságírók először találkozhattak a Stuttgart-Heilbronni autópályán az SL-össel. A dátum: 1952. március 12., mellette a 300 SD típus

Egy – akkori – szabványos depo bizony nem kényeztette el a pilótákat: valahol, verseny közben a 300 SL



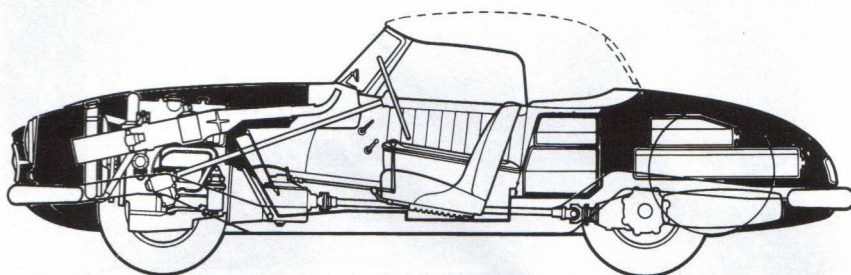
A kistestvér, a 190-es már csak koncepcióban hasonlított a nagy testvérhez, alapjaiban már nem; ez a változat ilyen alvázal készült



egyébként – kísérletképpen – alumíniumkarosszériával is tervezték, de nem volt sikere. Végül is 1400 SL Coupét gyártottak, ezek közül 29 volt alumíniumkarosszériás.

A sorozat – ha sikeres – nem állhat meg. Megintcsak Amerika a megrendelő: 1954 szeptemberében Sindelfingenben elkezdődött a tervezés. 1957-ben a Genfi Szalonon mutatták be a nagyközönségnek az SL Roadstert. A világitás akkori megoldása szenzációnak számított. Fényszóró, irányjelző, ködlámpa közös búra alatt, egységsített alakban jelenik meg. Itt már az ajtó formája, működése hagyományos. A korabeli újságok merész újdonságként emlegették, hogy a lehajtható tetőt be lehetett süllyeszteni a karosszériába! 1961-ben a

Alsó képünk arról árulkodhat, miért is nevezték el a 230 SL-t pagodatetejűnek. Felső, metszetképünk illusztrálja a változást, hiszen az országúti, civilek számára készült SL-ek azért rendelkeztek némi csomagtérrrel is



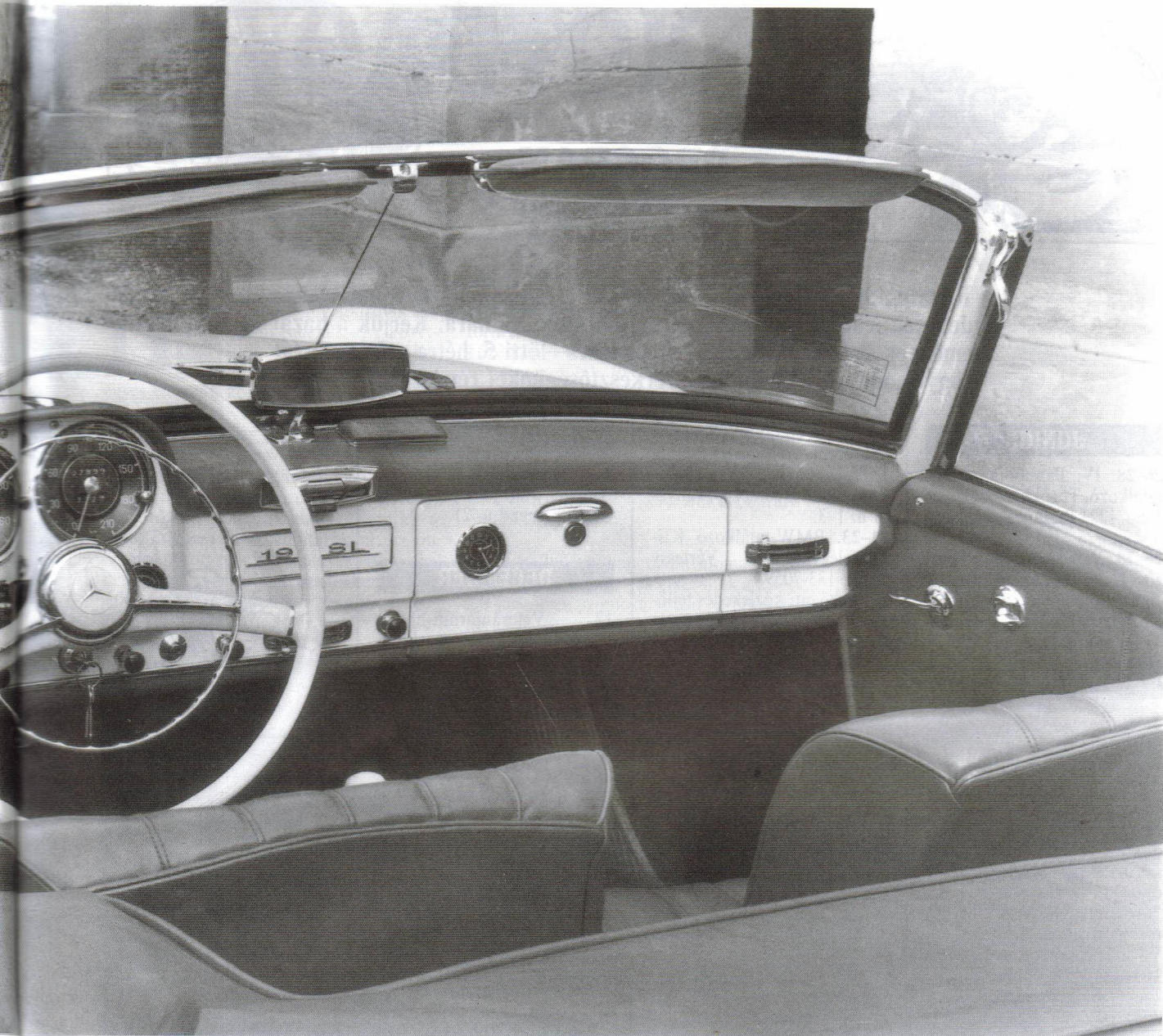
► kocsi hátul is tárcsafékeket kapott. Szükség is volt erre, hiszen 215 lóerőt kellett kordában tartani. Még egy műszaki változás volt a rákövetkező évben: alumínium motorblokkal építették az autót. Végül 1858 Roadstert gyártottak; ez sem a köznép jellegzetes járműve volt. Rajongói és használói közé tartozott Elvis Presley, a perzsa sah, Clark Gable.

A típusnak volt egy zanzásított, vagyis zsugorított változata is, a 190-es. Tulajdonképpen szent borzadállyal kellene elfordulni ettől a jámbor járműtől, amely egy kicsit az előd paródiájának tűnik, teljesítményben legalábbis. A négyhengeres, M121-es típusú motor ugyanis 105 lóerőt tudott összehozni. Együtt debütált New Yorkban a Nagy Testvérrel, 1954-ben. Érdekes módon mindjárt megtalálta vevőkörét.

Az amerikaiak praktikus gondolkodók lévén nem zavartatták magukat: a 190-es csatát nyert. Számos híresség, így Gina Lollobrigida, Grace Bumbry, Frank Sinatra 190-es hívó volt. Krómkeretes kerék műszerek, húzókapcsolók, elefántcsont színű, vékonyküllös kormánykerék, no meg sok króm tette „dögössé” az autót. A sorozat egyébként – arra is tervezték – viszonylag nagy mennyiséget ért meg: 1963-ig 25 881-et készítettek belőle.

Az újabb utódot – később – pagodatetejűként ismerték, pedig az első a 230 SL nevet kapta. Annyira tipikus volt azonban a későbbi tetőtérvonala, hogy a köztudatba már így vonult be. A további jellegzetességek pedig fordulópontot jelentettek a Mercedesnél. Először fordítottak figyelmet a gyűrődő zóna kialakítására, szilárd utaskabin építésére, a komolyabb biztonsági





Ez az amerikanizált változat, az akkori divat szerinti csillogással, elefántcsontszínű kormánykerékkel, húzókapcsolókkal: a 190-es sok filmsztár kedvence lett

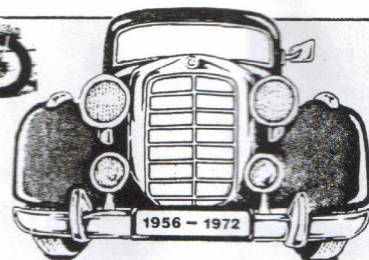
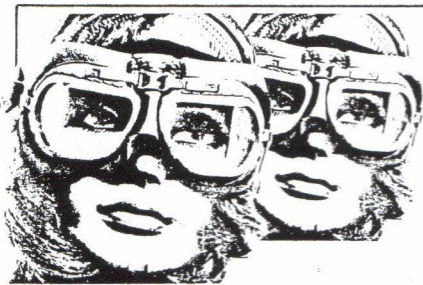
Nehezen tagadható, hogy bizonyos agresszivitás sugárzik az SL sorozatból. Igaz, gazdáik nem is családi autóként használták a végül 250 lóerőre kapott sportautót. Ez a 300 SL



kérdésekre. A sportkocsi esetében először terveztek járművet a passzív biztonság szempontjai szerint, már a kilincs kialakításánál is.

Az első sorozatok még a 2,2-es motorral készültek. Később folyamatosan izmosodott a pagodás: a 2,3-as motor 150 lóerőt teljesített. Ugyanennyit tudott a két és fél literes motorváltozat. 1968-tól a 2,8-as motorverzió már 170 lóerős volt; ezt már 280-as sorozatnak hívták, míg az előbbi értelemszerűen a 250-es volt. A pagodás érdekessége volt, hogy először lehetett kormányrészegítéssel rendelni kocsi, és automatikus váltóval is gyártották, méghozzá egyre növekvő mennyiségben. 1971-ig 48 912 pagodás SL Mercedes gördült le a futószalagokról, hogy aztán napjainkig húzódjon utódainak, az SL-sorozat áramlata.





PROGRAM- AJÁNLAT

Rovatunkban összegyűjtöttük azokat a rendezvényeket, amelyek érdekesek lehetnek a veteránjármű-barátok számára. Kérjük a hazai események szervezőit, hogy a megjelenés előtti 5. hétre eső lapzártát figyelembe véve értesítsék szerkesztőségünket rendezvényükről.

JÚNIUS

26-28. IV. Pannónia-márka-találkozó, Törökmező. Geiger Jenő, 1221 Budapest, Jobbágy u. 12.

26-28. Veteránjármű-találkozó Kazincbarcikán. Rizner József Művelődési Ház, 3700 Kazincbarcika, Bólyai tér 1.

JÚLIUS

3-5. Veteránjármű-találkozó Szegeden. MAK Szegedi Szervezet, 6724 Szeged, Kossuth Lajos sugárút 112.

4. A motorkerékpár fejlődése Magyarországon. Bálint Sándor muzeológus tárlatvezetése a Közlekedési Múzeumban 11 órától.

? Amerikai motorok és motorosok találkozója Bodajkon. VSC Turul Motoroscsoport, 1121 Budapest, Kakukk u. 41.

24-26. Indian Club-találkozó Ausztriában. Marktgemeinde Pötsching, Rathausplatz, A-7033.

26. Autóbuszgyártás Magyarországon a második világháborúig. Bálint Sándor muzeológus előadása a Közlekedési Múzeumban 11 órától.

AUGUSZTUS

2. Távolsági autóbusz-közlekedés Magyarországon a második világháborúig. Bálint Sándor muzeológus előadása a Közlekedési Múzeumban 11 órától.

12-16. Custom Bike Weekend. Harley-Davidson-találkozó. Living Free Austria MCC, Unterer Platz 6, A-8372 Eberstein.

18-20. Veterántalálkozó a debreceni virágkarneválon. Kölcsey Művelődési Központ, 4026 Debrecen, Hunyadi u. 1-3.

21-23. BMW-találkozó Kis-kunfélegyházán. Vértessy Zsolt, 133-7059.

20. A közúti közlekedés fejlődése a kezdetektől Magyarországon. Hídvégi János tárlatvezetése a Közlekedési Múzeumban 11 órától.

? Mátrai Veteránjármű-találkozó. MAK Gyöngyösi Szervezete, 3201 Gyöngyös, Pf. 92.

28-30. MG-találkozó Berlin, 1992. MG Club, Berlin, Weichselplatz 3-4. Tel.: 030/623-004.

SZEPTEMBER

13. Veteránjármű-börze, Wanderers Motorosklub. Budapest VIII., Vajda Péter u.-Könyves Kálmán körút sarok, parkoló.

OKTÓBER

10-11. Veterama Mannheim. Veterama GmbH, Rheingaustr. 21., 6802 Ladenburg.

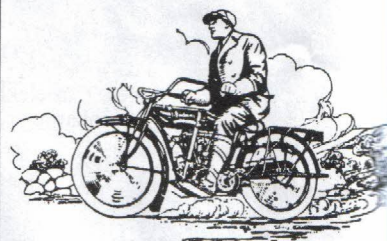


NOVEMBER

8. Alkatrészborze Csepelen. Lackner Pál, Budapest, 1215 Csepel, Árpád u. 21.

DECEMBER

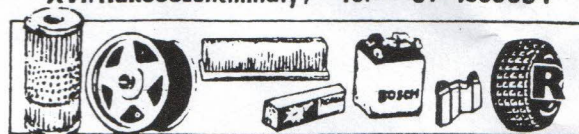
13. Veteránjármű-börze, Wanderers Motorosklub. Budapest VIII., Vajda Péter u.-Könyves Kálmán körút sarok, parkoló.



SABSPEED KFT

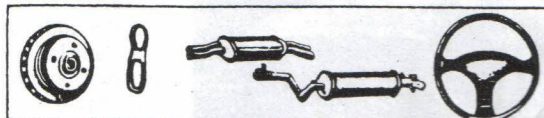
1161. Budapest, Varga József út 82.

XVI. Rákosszentmihály, Tel: 01-1835934

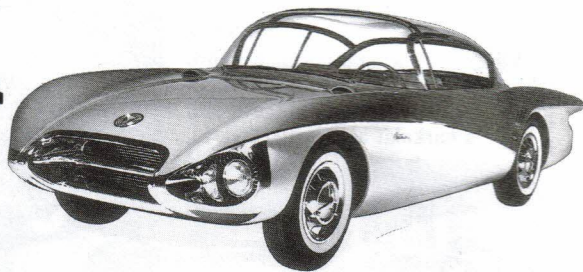


- Gumiabroncsok
- FIAAM olaj - gázolaj és levegőszűrők
- Rial - ARC könnyűfém keréktárcsák
- Akkumulátorok
- Selm bőr-és fakormányok
- Eredeti kipufogók és Sebring sport kipufogók
- Bosch és Motorcraft gyertyák
- SWF ablaktörlőlapátok
- Textar-Girling fékbetétek minden gépjárműhöz
- Gates ékszíjak - vezérműszíjak
- Sonox autóápolási cikkek és minden egyéb autó - alkatrészek, felszerelési cikkek!

NYUGATI MINŐSÉG FORINTÉRT !



JÖVŐAUTÓK



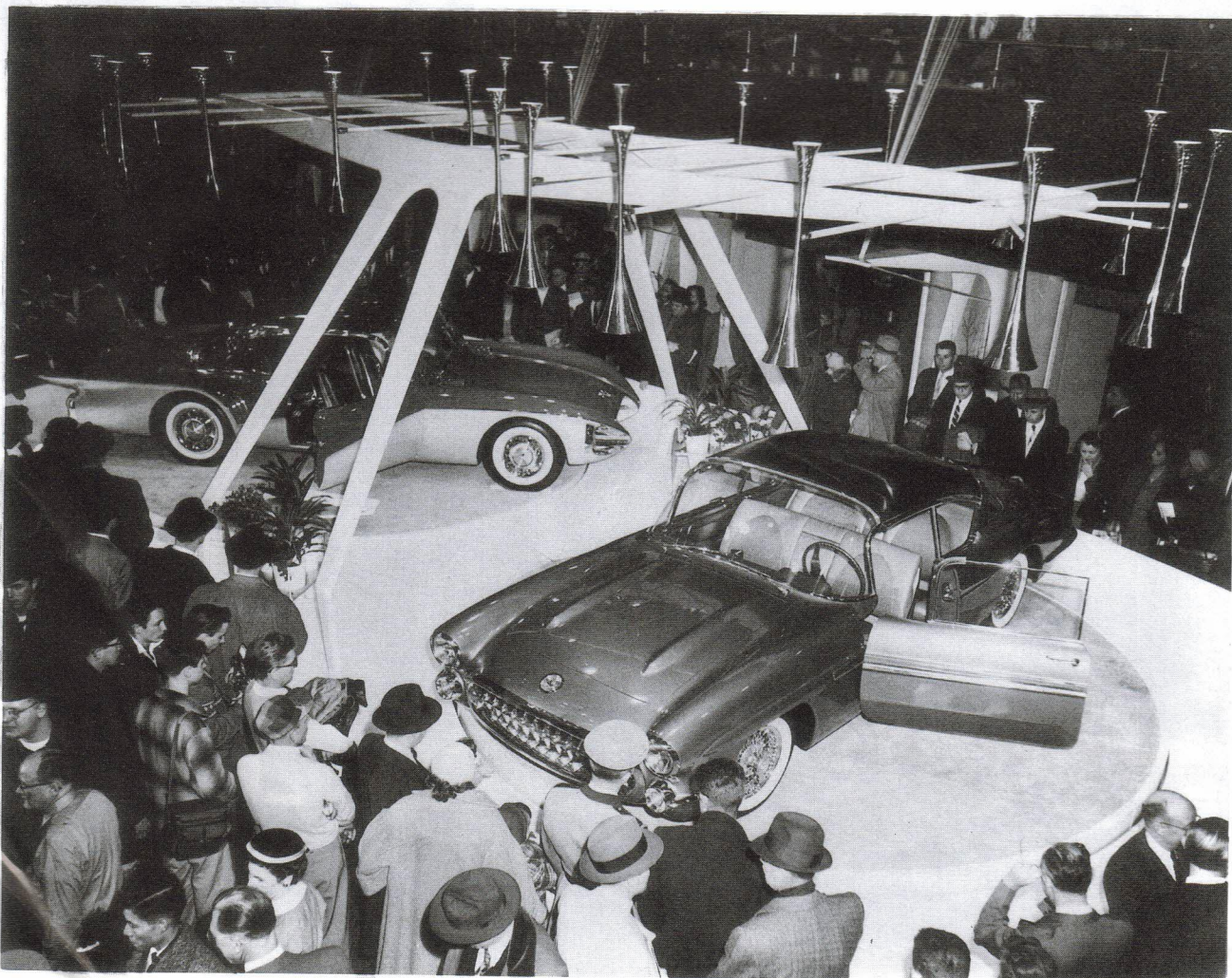
Napjainkban is hivatásos és amatőr tervezők százai foglalkoznak azazal, hogy megtalálják az elkövetkező idők autójának formáját. A futurisztikus karosszériák egyes elemei a későbbiekben valóban felbukkannak a felépítményvonalakban, azonban viszonylag ritkán fordul elő, hogy teljes egészében megvalósul az álom. Ha manapság visszatekintünk a régi korok némelyik tervére, csak mosolygunk a tervezői túlzásokon, azonban valahogy úgy áll a dolog, mint a divatbemutatókkal: az ott felvonultatott ruhaköltemények javát soha nem látjuk viszont az üzletekben, egyes ötleteket és megoldásokat azonban igen.

A General Motors úttörőnek számít ab-

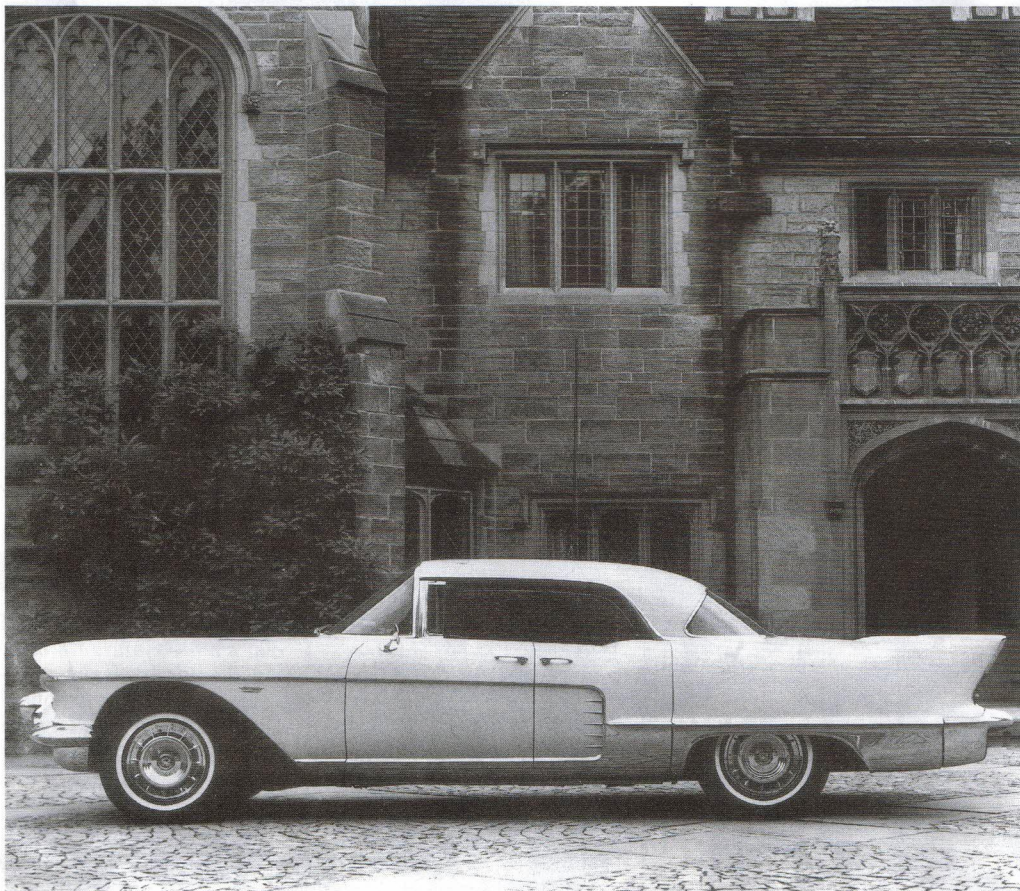
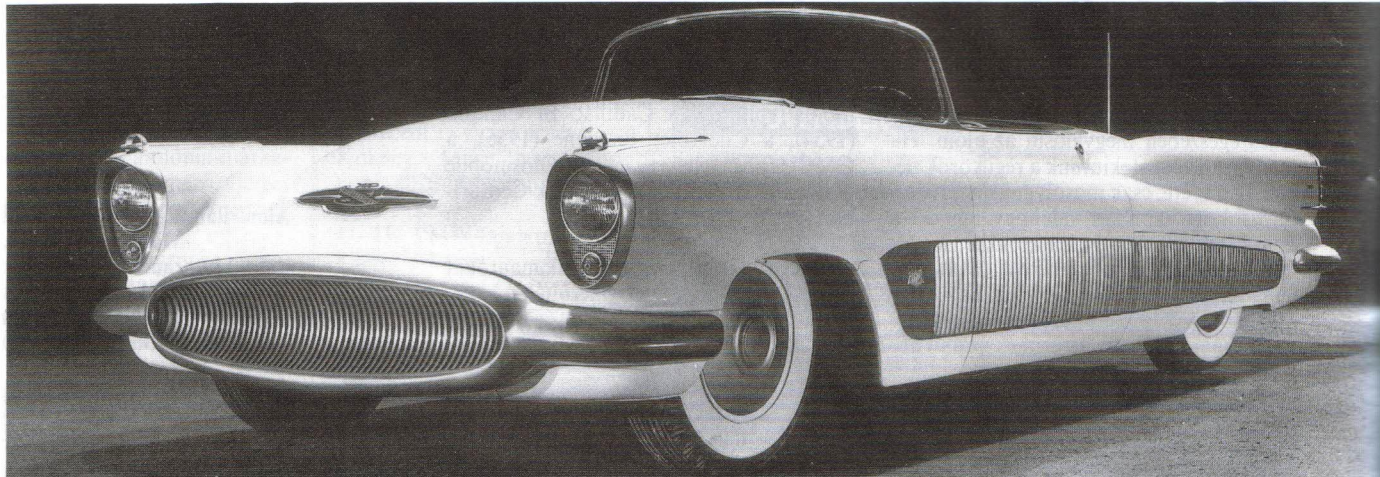
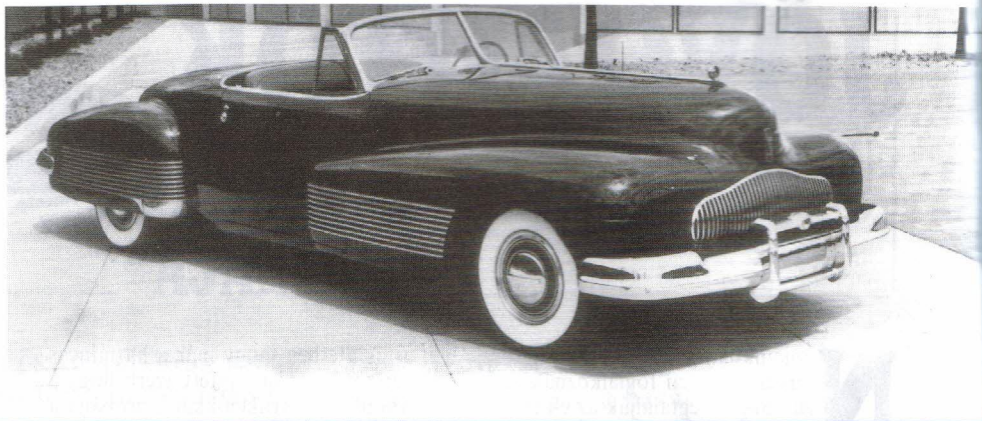
ban a tekintetben, hogy már a harmincas években jövőautókat épített azért, hogy a formabontó konstrukciókkal kipróbálja a közönség reakcióját. Első ilyen „piackutató” álomautójuk 1938-ban készült, tervezője Harley J. Earl. Az Y-Job nevű futurisztikus kocsinak a későbbiekben számos utódja volt, így a Cadillac El Camino (1954), a Chevrolet Biscayne (1955), a GMC Universelle (1955), az Oldsmobile Golden Rocket (1956) és a Buick Centurion (1956).

Összeállításunkban olyan álomautókat is bemutatunk, amelyek elkerülték a kísérleti járművek szomorú sorsát, a raktárba kerülést, és megérték a sorozatgyártást.

Álomvilág az 1956-os General Motors-kiállításon, a Motoramán. A csodálók gyűrűjében elől egy Chevrolet Impala, a háttérben egy Buick Centurion

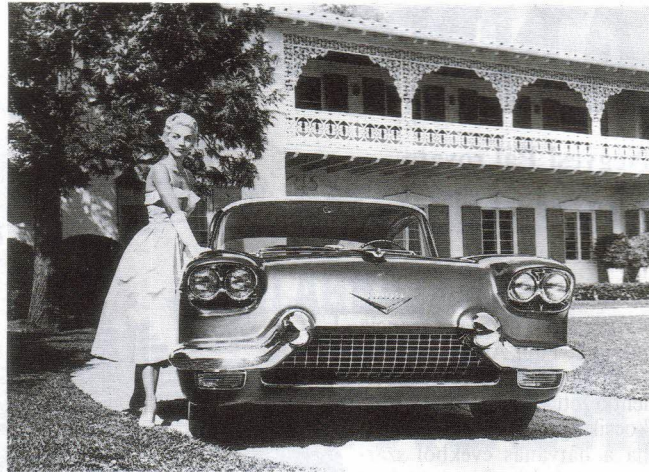


Az első valódi amerikai kísérleti autó,
 az Y-Job.
 Világszerte bemutatták mint a jövő
 autójának vízióját.
 Első fényszórói
 a burkolat alól emelkedtek ki,
 vászonteteje
 automatikusan
 nyílt és csukódott



Kísérleti kocsi a javából
 ez az XP 300-as.
 Szintén GM-tervezés,
 jövőbe mutató
 vonalakkal 1950-ből.
 Hogy a vonalából mi
 lett valóság, döntse el az
 olvasó, ám ennél
 fontosabb, hogy
 kompresszoros motorral
 és beépített hidraulikus
 emelővel szerelték,
 a kormány és az ülés
 háttámlájának szöge
 állítható volt

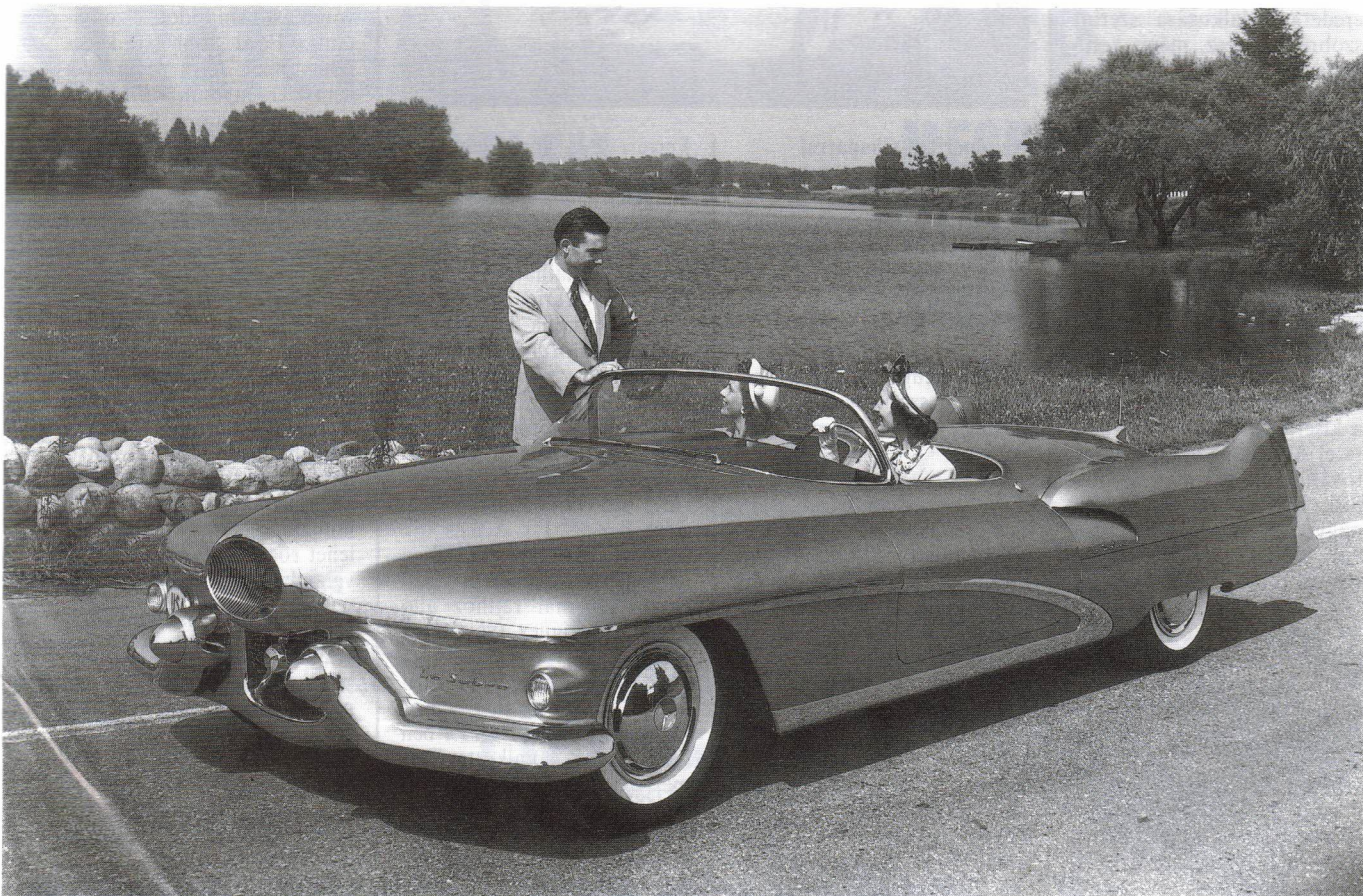
Cadillac Eldorado
 Brougham. Az 1957-től
 gyártott acéltetős,
 luxuskidolgozású kocsin
 légrugózást
 alkalmaztak. Az
 Eldorado mindig is az
 amerikai autógyártás
 egyik legfinomabb
 darabjának számított



A Cadillac Eldorado Brougham 1955-ben ikerfényezésrel lepte meg az autószezont és a nagyközönséget

1953-ban kezdték gyártani a Chevrolet Corvette-et acélmerevítővel ellátott fibreglass, vagyis üvegszál erősítésű műanyag karosszériával. Egy évvel korábban mutatták be jövőautóként. A képen egy munkás bizonyítja az új fenéklemez helysúlyát

1950-ben volt a Le Sabre premierje. Újdonságai közé tartozott a széles panoráma-szélvédő és az esőérzékelő. Néhány csepp eső hatására felcsukódott a tető, felkúsztak az oldalüvegek



ANNO

Négyesi Pál rovata

45 éve, 1947-ben egy francia mérnök, Paul Arzens érdekes formájú karosszériákkal jelentkezett. Első ránézésre a kocsik egészen olyanok, mintha a hatvanas évekből származnának.

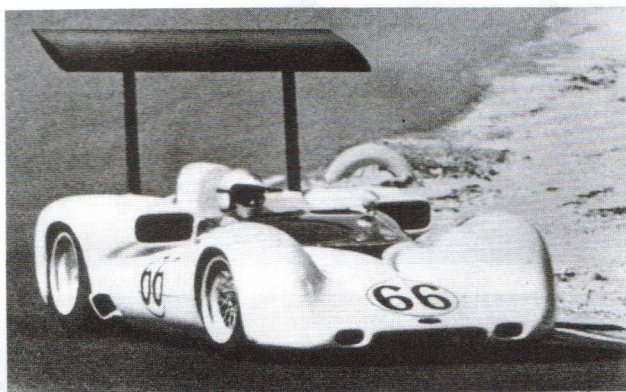
Az angol *Autocar* 1947. januári száma leírást közöl Egy szobrász autót tervez címmel, Feltűnő karosszériák elektromos vagy benzinhajtású alvázakon alcímmel. Pillantsunk bele az írásba: „Bár a tény talán nem azonnal nyilvánvaló, de sok közös van a művész, a szobrász és a mérnök tevékenységében. Mind-egyik alkotásban gondolkodik, a forma értéke mind-egyikük munkájának egyik tényezője. Ez az, ami a francia Paul Arzens munkáját olyan érdekessé teszi, mert eredeti foglalkozása szerint szobrászművész, mégis kellő hajlammal bír a gépi dolgok iránt, ahhoz, hogy képes legyen a vonal és a forma szépségéről vallott, az autóval kapcsolatos sajátos nézeteit valóságba önteni. A háború előtt Arzens úr egy Buick-alvázra tervezett és készített könnyűfémötvözetből készült karosszériát, amely főleg igen bátor formája és nagy hossza miatt keltette fel a figyelmet. A háború véget vetett ennek a kísérletnek, de nem nyomta el Arzens úr vágyát, hogy továbbfejlessze a gondolatot. Így következő autója nagyrészt ugyanolyan típusú volt, de akkumulátoros villanymotor hajtotta.

Ez a masina adta az ötletet Arzensnek, hogy kis járművet készítsen Elektromos Tojás néven. Ez egy egészen apró elektromos hajtású autó, elemei 100 kilométerig elegendők, és a maximális sebesség 60 km/h...

Amikor a háború befejeződött, Arzens úr újra használhatott benzint. Legújabb kreációja egy nyitott négy-



A mókás kinézetű Moke óriási vonzerővel bírt és bír a mai napig az egész világon, főleg a fiatalok körében



Az amerikai Chaparral versenyautók a hatvanas és hetvenes években igen nagy hatást gyakoroltak a tengerentúli versenyeken. Így a képen látható 2E modell is

üléssel, Peugeot-alvázra épített karosszéria, amely a sebesség érzetét szimbolizálja.”

Az első Anno írásban (1991. szeptemberi szám) már szó esett egy különleges amerikai autóversenyéről, az Indianapolis 500-ról, most pedig egy másik következik, a daytonai 24 órás futam, amit minden évben megrendeznek.

25 éve, 1967-ben olyan, mára már legendává nemesült autók, mint a Ford GT40, a Ferrari P4, a Porsche 910 és mások vetélkedtek. 1967-ben debütált a

Ferrari P4, amelynek V12 hengeres motorja volt, a hengerek 60°-os szöget zártak be egymással.

A sofőrök között olyan neveket találhatunk, mint Phil Hill, Mario Andretti, a sikeres Formula-1 pilóták.

Az *Auto Motor und Sport* beszámolója szerint az első sorba a Phil Hill/Mike Spence duó az új Chaparral 2F-ben (idő: 1 ó 55' 3") és az A. J. Foyt/Dan Gurney páros került Ford GT40 MkII autóval (idő: 1 ó 55' 1"). A második sort az USA-ban akkoriban nagy népszerűségnek örvendő Ferrari P3-mal rajthoz álló Pedro Rodriguez (váltótársa Guichet, idő: 1 ó 55' 3") és Lorenzo Bandini, a Ferrari-csapat újoncával, Chris Amonnal az új Ferrari P4-ben (idő: 1 ó 55' 4") alkotta. Természetesen emellett a kb. 7 liter hengerűrtartalmú autósörnyek mellett kisebb kétliteresek is indultak, például Porsche-k.

A szokásos nyitóünnepély után pontban délután háromkor Bill France, a Daytona-Speedway és a 24 órás versenyek megalkotója az indianapolisi pályán elindította a versenyt.

Phil Hill kört körre halmozva biztosan vezetett egy P3, a Bandini vezette P4 és a Gurney/Foyt páros Fordja előtt.

A verseny végén az első három helyen Ferrarik voltak, utánuk következtek az „óriásölő” Porsche-k, szám szerint ketten, majd az új Chaparral és Gurney/Foyt Fordja.

Az akkori beszámoló összefoglalásként arról írt, hogy az új Ferrari felülmúlhatatlan, a Chaparral rendkívül gyors, de hosszabb távon most nem tudott bizonyítani, a Ford „több erő, kevesebb tömeg” elve pedig még nem érvényesült kiforrott konstrukcióban. A Porsche-król dicshimnuszot zengett.

A Mini az egész világban hódított és hódít ma is, lett légyen szó akármelyik változatról. 25 éve jelent meg a hobbiautó-kivitel Moke néven. Az *Auto Motor und Sport* beszámolója szerint nem terepjáró és nem roadster. Nem lehet terepjáró, mert nincs négykerék-hajtás, csak a hátsó kerék meghajtott, nincsenek nagy kerekei, mivel a Mini limuzin kerekeit kapta. Nem lehet roadster sem, hiszen az valamennyire zárt felépítményű, a Moke pedig teljesen nyitott. Egyszerre strand-, vadász- és kemping-kocsi, amely verőfényes napokon elővehető, a friss szél élvezetére kiválóan alkalmas. A motort a normál Minitől kapta: 850 cm³-es, 34 lóerős. A Moke második kocsi néven kiváló, az utakon nagyon barátságos és kezelhető.



CHRYSLER



**ÍME, KATEGÓRIÁJÁBAN
A VILÁGBAJNOK!**

**VOYAGER,
A MEGBÍZHATÓ
ÚTITÁRS**

már 1 800 000 forinttól



**2,5 MILLIÓ DB
MÁR ELKELT**

**SARATOGA LIMUZIN,
AZ AMERIKAI KÉNYELEM**

most bevezető áron, 1 680 000 forinttól
megvásárolható, amíg a készlet tart.
(145 LE/7,1 liter/100 km)

**JEEP,
MEGPRÓBÁLTÁK
UTÁNOZNI, DE
SOHASEM SIKERÜLT**

már 1 850 000 forinttól

A forgalomba hozott
gépjárművekhez teljes körű
garanciát és amerikai színvonalú
márkaservizt kínál a Chrysler
hivatalos kizárólagos importőre
és márkaképviselője az

Peter
LÍZING RT

1056 Budapest, Váci utca 36. III. em.
Telefon: 118-2786, Fax: 118-2663

Kérjen további információkat:



CHRYSLER MINDEN BENNE VAN –
CSAK ÖN HIÁNYZIK!



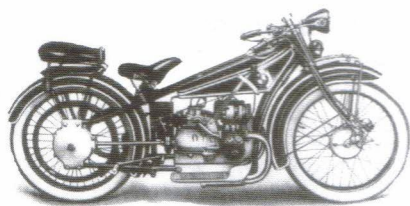
KIS BMW-TÖRTÉNELEM

Romániai olvasónk levele adta az ötletet, hogy rövid áttekintést közöljünk a veteránnak számító BMW-motorkerékpárok legfontosabb adatairól. Nyilván sokan akadnak majd a fehér-kék emblémás bajor márka hívei közül, akik ennél jóval részletesebb ismertetőt igényelnének, ezúttal azonban csak a járművek beazonosításához és értékeléséhez szükséges legfontosabb tudnivalók fel-

sorolására van lehetőségünk. Az adatsor minden esetben a típuszámmal kezdődik, ezt követi a gyártási év, majd a lökettérfoogat, a szelepelrendezés (SV – oldalt szelepel, OHV – felül szelepel), a teljesítmény és a saját tömeg. Ahol két teljesítmény-, illetve tömegadat található, ott az egyes évjáratok között eltérés volt, az alacsonyabb teljesítmény és tömeg mindig a széria elejére, a magasabb pedig a végére értendő.

KÉTHENGERESEK:

R 32 1923–1926 500 cm³ SV 8,5 LE 122 kg



R 32. Váltója háromfokozatú, a C profilú kerékbronsokra 26 × 3 colos gumiperemes gumikat szereltek

R 37 1925–1926 500 cm³ OHV 16 LE

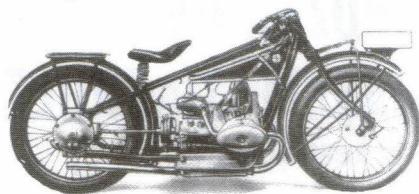
134 kg

R 42 1926–1928 500 cm³ SV 12 LE

126 kg

R 47 1927–1928 500 cm³ OHV 18 LE

130 kg



R 47. Gyakorlatilag csak a hengerfej, a henger és a kipufogó tér el az R 42-es modellétől

R 52 1928–1929 500 cm³ SV 12 LE

152 kg

R 57 1928–1930 500 cm³ OHV 18 LE

150 kg

R 62 1928–1929 750 cm³ SV 18 LE

155 kg

R 63 1928–1929 750 cm³ OHV 24 LE

162 kg

R 11 1929–1930 750 cm³ SV 18 LE

162 kg

R 11 1930–1934 750 cm³ SV 18/20 LE

162 kg

R 16 1929–1934 750 cm³ OHV 26/33 LE

165 kg

R 12 1935–1938 750 cm³ SV 18 LE

162 kg

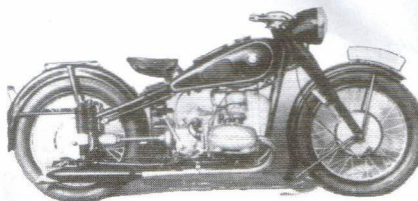
R 17 1936–1937 750 cm³ OHV 33 LE

165 kg

R 5 1936–1937 500 cm³ OHV 23 LE

165 kg

R 6 1937 600 cm³ SV 18 LE 175 kg



R 68. Felépítését tekintve

az R 51/3 1954-es változatával rokon, nagy teljesítményű motorjának köszönhetően 160 km/h végsebességet garantáltak

R 51 1938–1939 500 cm³ OHV 24 LE

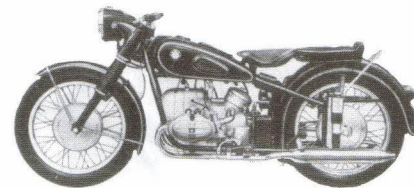
182 kg

R 61 1938–1939 600 cm³ SV 18 LE

184 kg

R 66 1939–1939 600 cm³ OHV 30 LE

187 kg



R 66. Valójában az R 51-es nagyobb motorú változata

R 71 1938 750 cm³ SV 22 LE 187 kg

R 75 1941–1945 750 cm³ OHV 26 LE

420 kg

R 51/2 1950 500 cm³ OHV 24 LE 185 kg

R 51/3 1951–1954 500 cm³ OHV 24 LE

190 kg

R 67 1951 600 cm³ OHV 25 LE 192 kg

R 67/2 1952–1954 600 cm³ OHV 28 LE

192 kg

R 67/3 1955–1956 600 cm³ OHV 28 LE

192 kg

R 68 1952–1954 600 cm³ OHV 35 LE

193 kg

R 50 1955–1969 500 cm³ OHV 26 LE

198 kg

R 60 1956–1969 600 cm³ OHV 28 LE

198 kg

R 69 1955–1960 600 cm³ OHV 35 LE

202 kg

R 69/S 1960–1969 600 cm³ OHV 42 LE

202 kg

R 50/S 1960–1963 500 cm³ OHV 35 LE

198 kg

EGYHENGERESEK:

R 39 1925–1927 250 cm³ OHV 6,5 LE

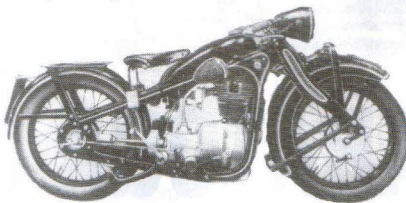
110 kg

R 2 1931–1933 200 cm³ OHV 6/8 LE

108 kg

R 4 1932–1936 400 cm³ OHV 12/14 LE

137/157 kg



R 4. Valamennyi R 4-es az R 2-eshez kifejlesztett préselt acéllemez vázat kapott

R 3 1936 300 cm³ OHV 11 LE 149 kg

R 35 1937–1939 350 cm³ OHV 14 LE

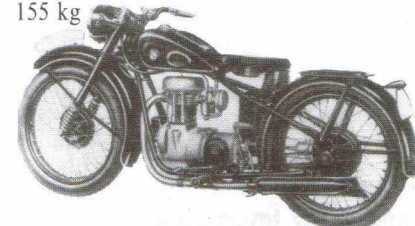
155 kg

R 20 1937–1938 200 cm³ OHV 8 LE

130 kg

R 23 1938–1939 200 cm³ OHV 10 LE

155 kg



R 23. Visszatérés a csövázhoz és egy újdonság: lábakcsolási sebességváltó

R 24 1949 250 cm³ OHV 12 LE 130 kg

R 25 1950 250 cm³ OHV 12 LE 140 kg

R 25/2 1951–1953 250 cm³ OHV 12 LE

142 kg

R 25/3 1953–1955 250 cm³ OHV 13 LE

150 kg

R 26 1955 250 cm³ OHV 15 LE 158 kg

R 27 1960–1967 250 cm³ OHV

18 LE 162 kg



A SZERKESZTŐ OLDALA

Előfizetőink közül sokan panaszkodnak, hogy nem jutott el hozzájuk az Autó-Motor Veterán. Megértjük bosszúságukat, mást azonban nem tehetünk, csak tanácsolhatjuk: reklamáljanak a helyi postahivatalban, akár ott fizettek elő, akár a lapból kivágtott előfizetési szelvényt küldték el postán. Ha ez nem segít, a lapból kivágtott és kitöltött előfizetési szelvényt küldjék be szerkesztőségünkbe (1400 Budapest, Pf. 1.) és mi eljuttatjuk a terjesztő vállalatához. Azoknak a külföldi olvasóinknak, akik eddig nem voltak előfizetőink, tanácsoljuk, forduljanak a Kultúra Külkereskedelmi Vállalat folyóiratosztályához (H-1389 Budapest P.O.B. 149). A lap előfizethető a Magyar Hitelbanknál (H-1133 Budapest) vezetett 202-10995 számú számlán, illetve a Kultúra Külkereskedelmi Vállalat alábbiakban felsorolt külföldi partnereinél. Ványi Erzsébettől, az osztály munkatársától megtudtuk: Ausztriában jelenleg nincs képviselőjük, az ottani igényeket a németországi ügynökségnek tanácsos elküldeni. Romániában, Lengyelországban és a volt Szovjetunió területén is előfizethető az Autó-Motor Veterán, de az utóbbi időben sajnos, csak valutáért.

A régi számainkat keresők figyelmét felhívjuk, hogy elérhetők a Hirlapkiadó Vállalat Blaha Lujza tér 1-3. alatti üzleté-

ben, illetve az Oldtimer Ügynökségnél (1138 Budapest, Népfürdő u. 19/b. Tel.: 173-1594).

Abonnementsmöglichkeiten in Ausland / Abroad subscription

AUSZTRÁLIA: G. Menczer P.O. Box 219 Wantirna South 3152 Vic

BELGIUM: „Du Monde Entier” S. A., 162 Rue du Midl. B-1000 Bruxelles

BRAZÍLIA: Livraria D. Landy Ltda., Rua 7 de Abril 252. 01051 Sao Paulo

DÁNIA: Munksgaard, 35 Norre Soga-de, 1370 Copenhagen

FINNORSZÁG: Akateeminen Kirejakauppa. Keskuskatu 2. SF 00100 Helsinki 10.

FRANCIAORSZÁG: Société Bala-ton, 67. 75015 Paris bld Pasteur

HOLLANDIA: Faxon Europe B. V., Postbus 197. 1000 AD Amsterdam

IZRAEL: Hadash, P.O.B. 26116, 652160 Tel-Aviv: Gondos Sándor, P.O. Box 44515, 31333 Haifa, Lepac Ltd., 15 Rambam Str.; Tel-Aviv: Hungarian Culture and Business Center, Allenby St. 38., P.O.B. 26439; Tel-Aviv, 652116

JAPAN: Nauka Ltd., 2-30-19 Minami-Ikebukuro, Toshimaku, Tokyo 171.

JUGOSZLÁVIA: Forum, Vojvode Misica broj, 1. 21000 Novi-Sad

KANADA: Pannonia Books, P.O.B. 1017. Postal Station „B” 6. Toronto Ont.

M5T2T8; Hungarian Ikka and Travel Service, 1208 Granville Street. Vancouver, B.C. V6 = 1M 4; Culture Hongroise, Mme Vera Bencze, 6958 Wilderton Ave., Montreal Que. H3S 2M5.

NORVÉGIA: Narversen Info-Center, P.O.B. 6125 Etterstad, 0602 Oslo 6.

NAGY-BRITANNIA: Hungarian Book Agency, Mrs. Klara Adams, 87 Sewardstone Road, London E2 9HN; Collet's Holdings Ltd., Denington Estate, Wellingborough Northants, NN8 2QT.

NÉMETORSZÁG: Kubon und Sagner, Postfach 34010, 8000-München 34. H. und S. Katko, Musica Hungarica, Rümmanstrasse 4. 8000-München 40; Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GMBH und Co KG, Kurfürstenstr. 111. D 1000 Berlin 30; Translibris Zeitschriften und Buchvertrieb GMBH Moltkestr. 80. D-5000 Köln 1

SVÁJC: Magda Szerday, Teichweg 16. 4142 Münchenstein

SVÉDORSZÁG: Esselte Tidskriftscentralen, P.O.B. 638. S-10128 Stockholm, Wennergren Williams AB, Box 30004, S-10425 Stockholm; BTJ Bibliotekstjänst AB, Box 200, S-22100 Lund

USA: Center of Hungarian Literature, 4418, 16th Avenue, Brooklyn, N.Y. 11204; Ebsco, Industries Inc. P.O. Box 1943, Birmingham, Ala. 35201, Framo Publishing, 561 West Diversey Parkway Room 19, Chicago 11.60614; Püski Corvin, 251 E. 82. Street, New-York N.r. 10028. Otto Z. Huber's Import Store 2320 W. Clarisa Ave, Burbank, CA 91506

VENEZUELA: Weisse Y Asociados S.R.L. Ibarra a Veroes-Av. Urdaneta Edif. Torre Alfa 7 piso Caracas

KÖNYVES-POLC

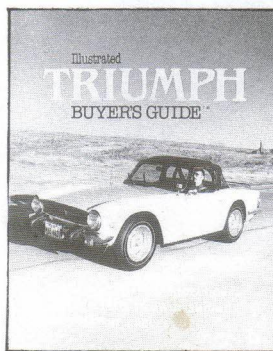
KLASSZIKUS BRIT SPORTKOCSIK

Egy régi jármű esetében a vásárlásra fordított összeg vagy éppen az eladáskor kért ár meglehetősen viszonylagos, hiszen egyedi darabról van szó, sok esetben pedig még az elvárható szakértelem is hiányzik az értékbecsléshez.

Vásárlók és eladók dolgát egyaránt megkönnyíti a Motorbooks International nevű

amerikai kiadó sorozata, amelyben vásárlói útmutatók láttak napvilágot különböző autó- és motormárkák-kal kapcsolatban. A könyvek egységes felépítésűek, a kiválasztott márka típusairól, változatairól rövid ismertető olvasható, külön táblázatba foglalva a műszaki adatok és segédlet a motorszám és alvászám ismeretében való azonosításhoz. A régi „vasakat” egyszerűen csak pénzbefektetési lehetőségnek tekintő üzletemberek számára minden típus mellett csillagok jelzik a pillanatnyi keresettség mértékét, természetesen az ötcsillago-

sok a legjobb alanyok. Az Illustrated Triumph Buyer's Guide (a Képes Triumph-vásárlói útmutató) az ötvenes, hatvanas és hetvenes évek sportkocsijait veszi sora-ra, bár valamennyiünk szerencséjére a korábbi Triumph autók is kaptak két fejezetet. Ebben a körben le-



írás olvasható a Gloria Six, a Super Seven, a Mayflower modellekről. Tizenkét fejezetben a TR és a Spitfire kocsik különböző változatai sorakoznak, s természetesen az áttekintésből nem maradtak ki a prototípusok és a gyári versenygépek.

S hogy teljes legyen a segédlet, a könyv végén angliai és amerikai Triumph-klubok címei és bemutatása, az alkaterészeldással és javítással foglalkozó szakemberek címe olvasható. A könyv Magyarországon is megvásárolható az Autoprint Kft. könyvesboltjában (Budapest XIV., Mogyoródi u. 156.).

VOLVO 121/22 AMAZON

AZ ÖREG HÖLGY (MEG-) LÁTOGATÁSA

Voltak nála talán szebbek, talán jobbak; a Volvo-imádók emlékezetében mégis ő él a legélénkebben: az 1956-ban született Amazon. Valódi hölgyként még viruló, ifjú asszony lenne, autóként azonban már nosztalgiacsoportos, oldtimer. Az öreg hölgyet Göteborgban Nádasi Antal látogatta meg.



A Volvo-gyár fogadóépületében, amely előtt a messziről jött vendégek tiszteletére a svéd zászlók mellé a magyar lobogót is felhúzták (jólesett!), az öreg hölgy kisé méltatlan helyet kapott: makettként szerénykedett egy életnagyságban kiállított PV 4 mögött. Persze, hogy mi a méltó és mi a méltatlan, azt kívülről, ráadásul sok országhatáron túlról nehéz eldönteni. Fogadjuk el, hogy a fogadóépület előcsarnokának berendezője más hagyományokat ápol szívesebben a lelkében, mint a nagyközönség. Elvégre a PV 4 mégiscsak a Volvo második újszülöttje.

A gyárat 1926-ban Assar Gabriellson és Gustav Larson alapította, illetve hát kapta az SKF golyóscsapágygyártól. A neves cég így járult hozzá (az érték mintegy 200 000 korona volt) a gyártás megkezdéséhez, az első 1000 darab gyártásához.

Göteborgban, a Volvo fogadóépületének előcsarnokában, a bejárat melletti fő helyen egy PV 4 áll. Mögötte jobbról, makettként láthatjuk az Amazont



Szép, szinte nőiesen lágú vonalak, ugyanakkor kissé harcias megjelenés – teljesen indokolt volt az autónak az Amazon nevet adni



Hírességek csoportképe. Elöl egy Amazon. Mögötte a PV 544, a PV 444 utódja. Harmadik a sorban az 1935-ben készült PV 36, a Carioca. A nyitott kocsit az első Volvo, az ÖV 4

► A Volvo elnevezés a hasonló hangzású latin igéből származik, jelentése: forgat, forog, gördít. Az embléma – egy kör, átlys nyíllal – a vas szimbóluma.

Az első autó, az ÖV 4 (később Jakobnak is nevezték) 1927 áprilisában hagyta el a gyárat. Négyhengeres, kereken kétliteres motorjával 60 km/h sebességre volt képes.

Még ugyanabban az évben a PV 4 következett az ÖV 4 után. Már mind a négy kerekén volt – mechanikus működtetésű – fék. Két év alatt – 1929-ig – 770 készült belőle. Időközben a hathengeres motor is megérett a szériagyártásra, különböző karosszériaváltozatokkal egészen 1950-ig gyártották.

Néhány emlékezetesebb darab. A PV

650 olyan zárt karosszériát kapott, amelynek mai, modern formáját leginkább kupénak nevezzük. A háromliteres motor 55 lóerős volt. A PV 650 1930-ban készült el, és még ugyanabban az évben került ki a gyárból a 652, azonos motorral, de már hidraulikus fékrendszerrel és szinkronizált sebességváltóval. A PV 673 (1931–1934) hathengeres motorjának összlökettérfogata 3266 cm³, teljesítménye 65 lóerő volt. A vezetőn kívül hét utasnak adott helyet, előszeretettel használták taxinak. A PV 51-52 motorjánál maradt a hat henger, azonban kissé megnagyobbították (3670 cm³, 86 LE 3400/min). A PV 801-802 már kifejezetten taxinak készült, nyolc személy számára (1938–1947).

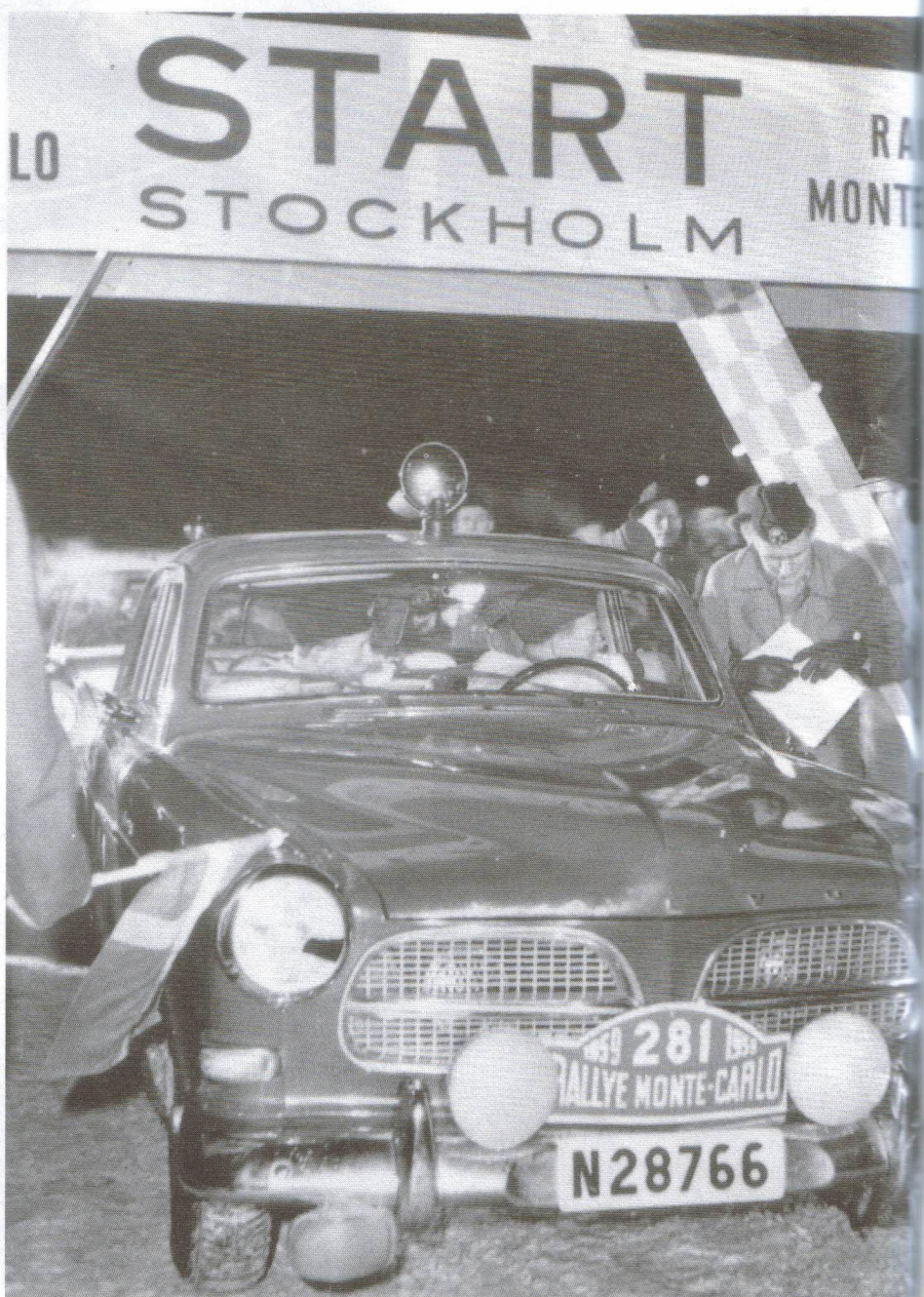
Feltétlenül említésre méltó az 1933-as kísérlet: licencben Hesselman-motort kezdtek gyártani, amely gázolajjal, ám emellett szikragyújtással működött.

A PV 444, amely 1944-ben látta meg a napvilágot, szakított az addig megszokott karosszériaformákkal. Mindenekelőtt önördő konstrukciójú volt, és jellegzetes orrkiképzést, hűtőmaszkot kapott. Négyhengeres, 1410 cm³-es motorja 40 lóerőt teljesített, háromfokozatú sebességváltója volt, végsebessége 110 km/h. Egészen 1958-ig gyártották, különböző variációkban.

Közben, 1956-ban, megszületett az Amazon. Az ógörög mondákban egy harcias nőkből álló ázsiai asszonyállam tagját



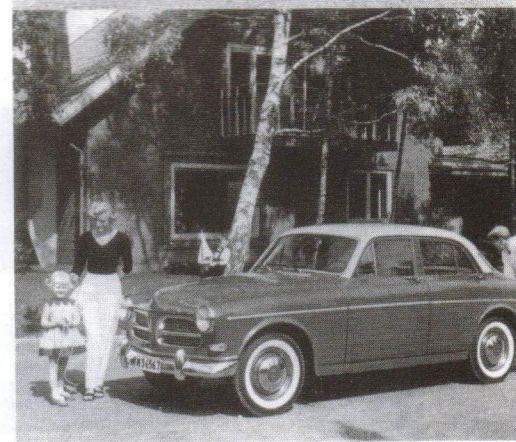
A Volvo-gyár volt a világon az első, amelyik a hárompontos biztonsági övet alkalmazta 1959-ben



Az Amazon kedvelt gép volt az autósportban is. Képpünkön az 1959. évi Monte-Carlo Rallye csillagtúrájának rajtjánál egy Amazon, a vezető Pelle Nyström, a navigátor Sven Nyström volt. A képen technikatörténeti érdekesség is látható: az autó balkormányos (tehát európai kivétel), a fényszórók azonban bal oldali (angliai) közlekedéshez készültek, ezért kellett a megfelelő szegmenst feketével leragasztani



A karosszériaelemeket kizárólag hegesztéssel rögzítették egymáshoz. Az egészet teljes korrózióvédelemmel látták el. Ezáltal szélsőséges időjárási viszonyok között is hosszú élettartamú volt az Amazon



MŰSZAKI ADATOK

VOLVO AMAZON (P 122 S) GYÁRTÁSI ÉV: 1962

MOTOR. Négyhengeres, soros, oldalt vezérelt és felül szelepelt (OHV, vezértengelyhajtás fogaskerékkel), folyadékűtéses Otto-motor. Sűrítés 8,5. Vízszintes áramú, 2 db SU SH 6 karburátor. Legnagyobb teljesítmény 80 DIN-LE 5000/min, legnagyobb forgatónyomaték 14 DIN-mkg 3000/min. Elektromos berendezés 12 V, dinamó 360 W, akkumulátor 60 Aó.

ERŐÁTVITEL. Egylemezes, száraz tengelykapcsoló, hidraulikus működtetéssel. Kézikapcsolású, három- vagy négyfokozatú sebességváltó, a négyfokozatú váltóhoz Laycock-de-Normanville „gyorsmenet”. A négyfokozatú váltó áttételei: I. 3,13; II. 1,99; III. 1,36; IV. 1; gyorsmenet 0,765; hátramenet 3,25. Tengelyhajtás áttétele 4,1 (gyorsmenettel 4,56). Kívánságra differenciálzár.

FELEPÍTÉS. Önhordó, ötszemélyes, négyajtós fémkarosszéria. Motor elöl, hosszában. Hátsókerék-hajtás.

Első futómű: független kerékfelfüggesztés, háromszög trapéz keresztlengőkarok, csavarrugók, hidraulikus lengéscsillapítók, keresztstabilizátor.

Hátsó futómű: merev tengely, hosszirányú vezetés lengőkarokkal, keresztirányú kitémasztás Panhard-rúddal, csavarrugók, hidraulikus lengéscsillapítók.

Férendszer: hidraulikus, elöl tárcsa-, hátul dobfékek. Mechanikus rögzítőfék a hátsó kerekre.

Kormánymű: csiga-görgő (ZF-Gemmer).

Kerekek: gumibroncs 5,90–15, tömlő nélküli.

MÉRETEK, TÖMEGEK. Teljes hossz 445 cm, szélesség 162 cm, magasság 150,5 cm. Tengelytáv 260 cm, nyomtáv elöl és hátul 131,5 cm. Szabad magasság 20 cm. Fordulókör átmérője 9,6 m.

Menetkész tömeg 1050 kg, megengedett össztömeg 1475 kg.

Benzintartály 45 liter.

MENETTELJESÍTMÉNYEK. Legnagyobb sebesség kb. 160 km/h. Benzinfogyasztás (utazó) 8,5–10,5 liter/100 km (oktánszámgény: 97).

nevezték így, a szó jelentéstartalma a modern korra kissé megváltozott: harcias, férfias nő, sportlovasnő lett az értelme. Valószínűleg kideríthetetlen, hogyan lett ennek a szép autónak a névadója.

Korának modern és sok tekintetben különleges autója volt az Amazon. Biztonsági berendezéseivel kiemelkedett kortársai, konkurensei közül. Ezekre most külön nem térünk ki („anyalapunk”, az Autó Motor 1992/10. számában széles körű beszámolót közöltünk a Volvo biztonsági törekvéseiről, konstrukciójáról, kronologikus sorrendben is feldolgozva).

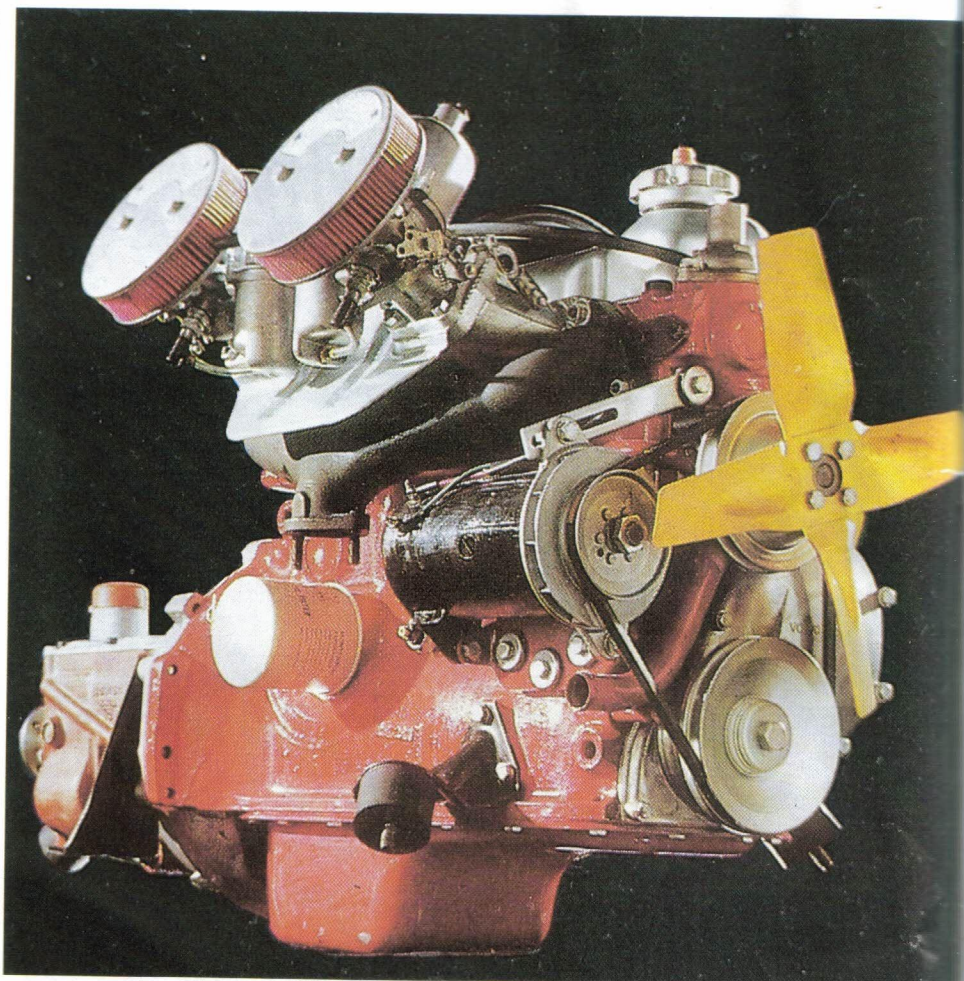
Az ebben az évben harmincadik születésnapját ünneplő, tehát 1962-ben készült Amazon műszaki adatait áttanulmányoz-

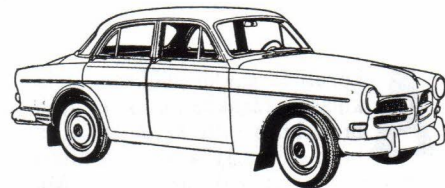
A Volvo 120-as sorozat két motorvariánst kapott, mindkettő összlökettérfogata 1,8 liter volt. A B18A motor teljesítménye 68 DIN-LE (egy esőáramú karburátorral), képünkön a B18D motor (86 DIN-LE), két vízszintes áramú karburátorral

► va sok olyan megoldást találunk, amely egy mai autón sem számít elavultnak. Két érdekességre azonban részletesebben is érdemes kitérni.

Az első: a független felfüggesztésű kerekeken tárcsafékeket találunk. Manapság ez már nemcsak ebben, hanem sokkal kisebb kategóriában is természetes. Akkoriban azonban ez nagy dolognak, különlegességnek számított. A technológiai fejlődésnek köszönhetően a – versenyautókon kikísérletezett – tárcsafék kezdett megérni a szériagyártásra, ám csak nagyon drága luxusautókat szereltek fel vele. A középkeletgóriájú Amazon tárcsaféke mindenkit meglepett. Összehasonlításképpen: a Mercedes konkurens modelljei, a 180 és a 190, de még a két liter feletti 220/220S/220SE is dobfekeket hordozott elől, és csak a 220 SE Coupé/Cabrio, valamint a csúcsmodell

Csodálatosan szép autó volt az Amazon. A színes változatokat előszeretettel készítették fehér tetővel






EGY HAZAI AMAZON

Tringer Ágoston, a jelenlegi tulajdonos mondja: „A kocsit eredetileg nagyapámé volt, PV 544-es Volvóját – amely az 50-es évek egyik sikerautója volt – cserélte ki erre a típusra. Az alkatrészellátás akkoriban nyugati és ráadásul elég ritka típus esetén szinte megoldhatatlan feladat volt. Nagyapám ezt a kérdést igen eredeti módon oldotta meg: megvásárolt egy teljesen ugyanilyen, karambolos autót, amelynek így az összes szerkezeti elemét, az első futómű és a karosszériaelemek kivételével, alkatrészként felhasználhatta. Ő egyébként közel harminc évig a Garázsipari Vállalat egyik angyalföldi garázsának volt garázmestere, ez idő alatt szerzett ismeretségei is segítettek a ritkaságnak számító autó fenntartá-

sában, így nagyon sok eredeti gyári alkatrészt is sikerült beszereznie. Nagyapám halála után sok munka és idő árán felújítottuk. Az autó most, negyedmillió megtett kilométeren túl is sok eredeti fődarabot tartalmaz: a karosszéria legnagyobb része, a hátsó futómű, a fékrendszer teljesen eredeti, a többi szerkezeti elem is azonos típusból való alkatrész.”

300 SE kapott tárcsafékeket, és hát – természetesen – a legendás 300 SL Roadster.

Az Amazon négyfokozatú váltójához hozzáillesztettek egy kiegészítő, fordulatszám-növelő, Laycock-de-Normanville gyártmányú hajtóművet. Ezt a 0,765 áttételű hajtóművet csak az 1:1 áttételű IV. fokozathoz, tehát csak a IV. fokozat kapcsolása után lehetett bekapcsolni. Akkoriban a „gyorsmenet” kifejezés felelt meg leginkább ennek a megoldásnak a jelölésére (angolul: overdrive, németül: Schnellgang); mára már ezt a kifejezést el is felejtettük. Egy mai sebességváltóban ez a konstrukciós ötlet olyan V. fokozatnak felel meg, amelyre a „hosszú”, „kímélő” megjelölést használjuk. Olyan V. fokozatnak tehát, amellyel viszonylag kis motorfordulatszámmal, kis benzinfogyasztással lehet utazni, és nem a végsebesség elérésére szolgál. Ha megrajzolnánk az Amazon fokozateloszlási diagramját, láthatnánk, hogy az autó a mintegy 160 km/h végsebességét a IV. fokozatban, a legnagyobb teljesítményhez tartozó fordulatszám fölötti (stabil helyen) érte el, a „gyorsmenetet” bekapcsolva viszont 3800–4100/min motorfordulatszámmal, kényelmesen lehetett utazni 130–140 km/h sebességgel.

Sokan vannak, akik ma is boldogan vásárolnának egy korabeli, ám új Amazon. A hazai vezérképviselőt, a Denzel Volvo Hungária Kft. tájékoztatása szerint azonban náluk – sajnos – sem új, sem régi  Amazont nem lehet kapni.

A világ gépjárműállománya 1927 elején.¹⁾
Effectif mondial d'automobiles au début de 1927.²⁾

| Állam — Pays | Automobil Automobiles | Egy automobilon eső lélekszám — Hab- tants pour l'automob. | Motorkerékpár Motocyclettes | Osszesen Total |
|---|--------------------------|--|--------------------------------|-------------------|
| Algír — Algérie | 30.550 | 200 | 1.000 | 31.550 |
| Amerikai Egyesült Államok — États- Unis d'Amérique | 23.262.183 | 5 | 124.359 | 23.386.542 |
| Argentína — Argentine | 266.030 | 38 | 2.017 | 268.047 |
| Ausztrália — Australie | 423.521 | 14 | 84.683 | 508.204 |
| Ausztria — Autriche | 23.673 | 282 | 28.006 | 51.679 |
| Belgium — Belgique | 108.000 | 73 | 31.000 | 139.000 |
| Brazília — Brésil | 136.000 | 264 | 800 | 136.800 |
| Bulgária — Bulgarie | 1.843 | 2.975 | 262 | 2.105 |
| Ceylon — Ceylan | 14.417 | 348 | 2.923 | 17.340 |
| Cseh-Szlovákia — Tchéco-Slovaquie | 39.950 | 354 | 23.540 | 63.490 |
| Csile — Chili | 19.271 | 203 | 200 | 19.471 |
| Dánia — Danemark | 83.900 | 41 | 22.000 | 105.900 |
| Délafrikai Unió — Union Sudafric. | 101.200 | 75 | 32.000 | 133.200 |
| Egyiptom — Egypte | 21.900 | 650 | 3.245 | 25.135 |
| Észak-Irország — Irlande du Nord | 21.635 | 58 | 9.213 | 30.848 |
| Esztország — Estonie | 1.603 | 698 | 350 | 1.953 |
| Filippi szigetek — Philippines | 28.810 | 407 | 767 | 29.577 |
| Finnország — Finlande | 25.038 | 140 | 4.856 | 29.894 |
| Francia Indo-Kína — Indo-Chine française | 13.746 | 1.455 | 1.888 | 15.634 |
| Francia Marokkó — Maroc français | 13.390 | 300 | 1.166 | 4.556 |
| Franciaország — France | 956.000 | 49 | 158.000 | 1.114.000 |
| Görögország — Grèce | 13.885 | 492 | 475 | 14.360 |
| Hawaii — Hawaïi | 37.206 | 8 | 446 | 37.652 |
| Hong-Kong | 1.724 | 507 | 574 | 2.298 |
| India — Inde | 95.684 | 3.333 | 14.294 | 109.978 |
| Ir szabad állam — État libre d'Irlande | 36.763 | 81 | 7.824 | 44.587 |
| Japán — Japon | 54.654 | 1.525 | 17.611 | 72.265 |
| Kanada — Canada | 949.504 | 10 | 7.604 | 957.108 |
| Kína — Chine | 20.653 | 21.062 | 1.151 | 21.804 |
| Kuba — Cuba | 44.937 | 79 | 317 | 45.254 |
| Lengyelország — Pologne | 21.922 | 1.369 | 3.734 | 25.656 |
| Lettország — Lettonie | 1.892 | 975 | 491 | 2.363 |
| Litvánia — Lituanie | 1.004 | 2.021 | 301 | 1.305 |
| Madagaszkár — Madagascar | 1.301 | 2.778 | 780 | 2.081 |
| Magyarország — Hongrie | 13.001 | 654 | 4.905 | 17.906 |
| Mexikó — Mexique | 57.139 | 272 | 548 | 57.687 |
| Nagy-Britannia — Grande-Bretagne | 1.071.000 | 41 | 693.213 | 1.764.213 |
| Németalföld — Pays-Bas | 73.894 | 120 | 28.965 | 102.859 |
| Németország — Allemagne | 456.000 | 137 | 405.000 | 861.000 |
| Norvégia — Norvège | 32.350 | 86 | 5.700 | 38.050 |
| Olaszország — Italie | 158.000 | 254 | 53.500 | 211.500 |
| Oroszország — Russie | 18.673 | 7.755 | 7.160 | 25.823 |
| Perzsia — Perse | 6.560 | 1.520 | 500 | 7.060 |
| Portugália — Portugal | 21.809 | 284 | 2.211 | 24.020 |
| Románia — Roumanie | 20.819 | 824 | 897 | 21.716 |
| Spanyol-Marokkó — Maroc espagn. | 1.038 | 963 | 9 | 1.047 |
| Spanyolország — Espagne | 176.075 | 126 | 18.125 | 194.200 |
| Svájc — Suisse | 53.000 | 74 | 32.000 | 85.000 |
| Svédország — Suède | 109.522 | 55 | 38.340 | 147.862 |
| Sz. H. Sz. állam — Royaume des Serbes, Croat., Slov. | 10.475 | 1.147 | 3.030 | 13.505 |
| Törökország — Turquie | 7.000 | 1.908 | 400 | 7.400 |
| Új-Zéland — Nouv.-Zélande | 134.215 | 10 | 35.071 | 169.286 |
| Uruguay — Uruguay | 34.575 | 49 | 150 | 34.725 |
| Venezuela — Venezuela | 12.650 | 239 | 750 | 13.400 |
| Egyéb államok — Autres pays | 345.925 | | 25.952 | 371.877 |
| Összesen — Total | 29.687.499 | 64 | 1.944.303 | 31.631.802 |

¹⁾ L. Commerce Reports 1928. évi 27. és 28. számait. — Voir Nos 27 et 28, de 1928, de Commerce Reports.

A legnagyobb számmal a 3,1–3,5 és 2,1–2,5 (adó-)lőerővel bíró gépek voltak képviselve (22,9, ill. 21,4 százalék). Újabban előszeretettel kezdik használni a nagyobb, a 4,1 és azon felüli lőerőjű motorkerékpárokat is, amelyeknek létszáma egy év leforgása alatt csaknem megkétszereződött, s az egész állomány 12,6 százalékát (az előző évben 11,8 százalék) tette.

A motor hengereinek száma szerint

| | |
|---------------------------|------|
| 1 hengerrel | 3747 |
| 2 hengerrel | 1125 |
| 3 és annál több hengerrel | 33 |

Így ezúttal is az egyhengeres gépek voltak a legjobban elterjedve (76,4 százalék, az előző évben 79,4 százalék). A kéthengeres motorbiciklik előző évhez viszonyított állománya csak-

nem kétszeresére s ezzel az egész állományhoz viszonyított aránya 22,9 százalékra nőtt (az előző évben 19,9 százalék).

Következzenek a gépjárművek gyártmányok szerint. Először származási ország szerint csoportosítva.

Személykocsik

| | |
|---------------------|------|
| 1. Egyesült Államok | 2235 |
| 2. Olaszország | 1647 |
| 3. Franciaország | 1423 |
| 4. Magyarország | 1172 |
| 5. Németország | 1135 |
| 6. Ausztria | 1024 |
| 7. Cseh-Szlovákia | 221 |
| 8. Belgium | 187 |
| 9. Nagy-Britannia | 153 |
| 10. Svájc | 6 |
| Ismeretlen eredetű | 56 |

A személykocsik között feltűnően megsokasodtak az amerikai eredetű gépek, amelyeknek száma egy év leforgása alatt csaknem megkétszereződött (83 százalékos növekedés).

Motorkerékpárok

| | |
|---------------------|------|
| 1. Nagy-Britannia | 1759 |
| 2. Ausztria | 846 |
| 3. Németország | 610 |
| 4. Magyarország | 579 |
| 5. Egyesült Államok | 353 |
| 6. Belgium | 230 |
| 7. Franciaország | 184 |
| 8. Olaszország | 86 |
| 9. Cseh-Szlovákia | 44 |
| 10. Svájc | 42 |
| Ismeretlen eredetű | 172 |

A motorbicikliknél ez idő szerint Nagy-Britannia áll az élen; onnan származik motorkerékpár-állományunknak 35,9 százaléka (az előző évben 35,2 százalék). A további helyeken Ausztria (17,2 százalék, az előző évben 18,5 százalék), Németország (12,4 százalék, az előző évben 15,6 százalék) és Magyarország osztozkodtak.

Végül következzenek a gyártmányok szerinti sorrend.

Először a személykocsik:

| | |
|--------------------|------|
| 1. FIAT | 1102 |
| 2. Ford | 976 |
| 3. MAG | 894 |
| 4. Mercedes-Benz | 518 |
| 5. Steyr (osztrák) | 386 |
| 6. Renault | 345 |
| 7. Austro-Daimler | 293 |
| 8. Chrysler | 279 |
| 9. Buick | 276 |
| 10. Peugeot | 219 |

Motorkerékpárok:

| | |
|--------------------|-----|
| 1. Puch | 710 |
| 2. Méray | 476 |
| 3. A. J. S. | 209 |
| 4. B. S. A. | 181 |
| 5. Matchless | 167 |
| 6. Harley-Davidson | 164 |
| 7. Indian | 158 |
| 8. Triumph | 153 |
| 9. D-Rad | 139 |
| 10. D. K. W. | 128 |

Figyelemre méltó, hogy a Méray-motorkerékpárgyár termékeiből körülbelül két és félszer több került forgalomba 1927-ben, mint egy évvel azelőtt. A külföldiek közül a Harley-Davidson eladásai megháromszorozódtak, az Indiané megduplázódtak.

(Folytatjuk)

SZELLŐS KISEGÉR

Az 1939-es NSU-FIAT Weinsberg Roadster a magyar Santhion Gyűjteményben található, egy 1949-es Mávag-Mercedes kombinált szerkocsis tűzoltóautó, egy 1962-es MG-A Mk-II 1600 Roadster és több száz régi játékautó, motor, vasút, repülő, hajó társaságában. Történetét Santhion írta meg.

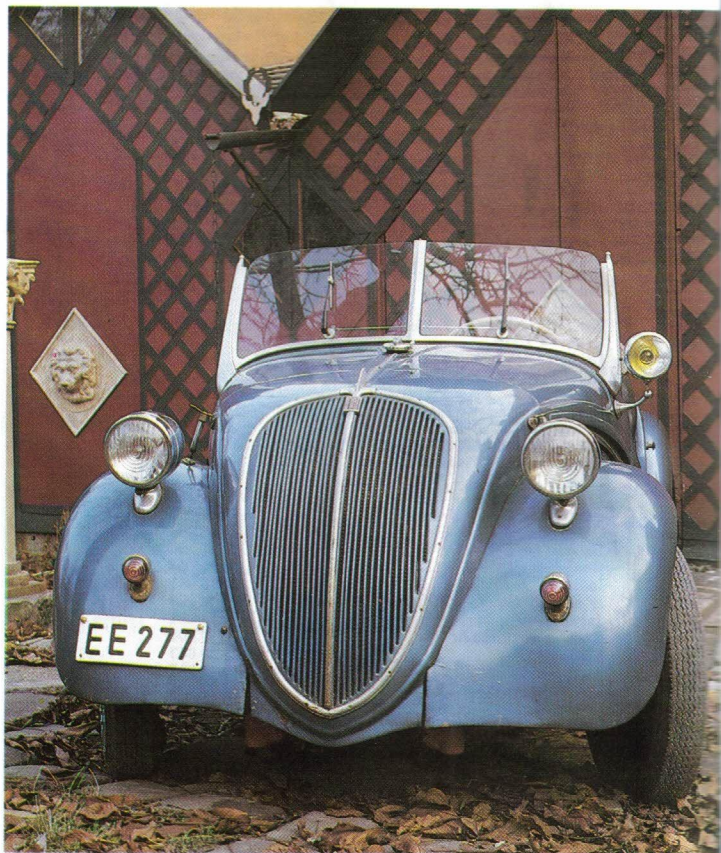
A FIAT 1936-ban kezdte gyártani az 500-as, később A-típusnak nevezett, 2+2-es limuzint, az ugyanolyan kabriolimuzint és a kis áruszállító változatot. A fekete sárhányós, többnyire szürke színű kisautót Topolinónak (= egérke) nevezte el a népnyelv. Pillanatokon belül óriási sikere lett, nemcsak Olaszországban, hanem szerte Európában. Ezt azért tudta elérni, mert bár kisautó volt, de nem kisszerű. Csak méreteiben különbözött a korabeli megbízható, nagy kocsiaktól, műszaki megoldásait illetően teljesen megegyezett velük. A T-Fordhoz hasonlóan egy óriási gyár rutinos tervező, műszaki gárdájának gondos munkájának eredménye volt. A törpeautó- és kiskocsigyártók rendszerint szerény lehetőségekkel, kompromisszumos megoldásokkal, viszonylag drágán, nem túl megbízható, nem túl szép autókat kínáltak. A Topolino tervezése, megalkotása egy cseppet sem volt kisebb munka, mint egy masszív, drága luxusautóé.

Licenc alapján kezdtek gyártani változatlan formában Franciaországban, Simca Cinq néven, néhány száz jobb-kormányos, komplett olasz alvázra Angliában építettek kombiszerű, kényelmes, négyülékes „kis Rolls-Royce” formájú, elegáns fémkarosszériát. Németországban, az NSU motorkerékpárgyárban szerelték össze az alvázakat, kis részüket eredeti formájú ka-

rosszériákkal, a legtöbb alvázra azonban a DKW-kocsikhoz hasonló, favázás, furnérkarosszéria került, viaszosváson borítással, csak a motorháztető és a két első sárhányó emlékeztetett a Topolinóra. A gyűjtők legnagyobb sajnálatára ebből a sorozatból egy sem maradt meg, még mutatóban sem. Mindenesetre ez idáig nem került elő, bár lehet, hogy titkos rejtkehelyen szunnyad egy szép, de legalábbis megmenthető példány, ezt soha sem lehet kizárni.

Minden idők legszebb, legaranyosabb Topolinója, a fémkarosszériás, nyitott kétülékes, lendületes vonalú sportkocsi Németországban, Heilbronn városában, a Weinsberg karosszéria- és oldalkocsigyárban készült. Persze csak formáját tekintve sportos, műszakilag éppen olyan, mint a többi Topolino, beleértve a kis áruszállítót is, annak ellenére, hogy a Le Mans-i pályán 160 km/óra sebességet értek el egy speciális monopostoval, de az egyedi darab maradt, és jelenleg a volt Slumpf Autómúzeumban látható Párizsban. 1939 elején kezdődött el a gyártás a Weinsbergben, 1939 végéig 290 autót készítettek, egyedi, kézi munkával. Az elkészült kocsikat kizárólag Németországban és Magyarországon hozták forgalomba, a FIAT képviseleti hálózatán belül.

A háború alatt az üzem amerikai szőnyegbombázá-



A két külső fényszóró mögötti rugós zár oldása után a motorháztető egész egyszerűen levehető. A hűtőrácsnak csak az alsó fele működik, a felsőt belülről egy esővédő lemez teljesen bezárja

MŰSZAKI ADATOK

MOTOR. Négyhengeres, soros, négyütemű, oldalt szelplelt (SV). Furat 52 mm, löket 67 mm, összlökettérfogat 570 cm³. Három helyen csapágyazott főtengely, levehető könnyűfém hengerfej. Solex 22 HD karburátor, vízhűtés, hűtő a motor mögött, dinamóra szerelt ventilátor, ékszíjhajtással.

ERŐÁTVITEL. Egytárcsás, száraz tengelykapcsoló, négyfokozatú sebességváltó, a III. és IV. fokozat szinkronizálva. Áttételek: I.: 4,48; II.: 2,73; III.: 1,76; IV.: 1; hátramenet: 5,68

FELÉPÍTÉS. Önhordó acélkarosszéria, levehető, alumínium keretes szélvédő, Thorax biztonsági üveg, oldalsó szellőzőnyílások, összehajtható, levehető tető, zárható üléstámla mint csomagterajtó. Első futómű: háromszög lengőkarok, felül elhelyezett laprugóköteg, hidraulikus lengéscsillapítók. Hátsó futómű: merev tengely, két hosszanti félliptikus laprugóköteg, hidraulikus lengéscsillapítás.

Fékrendszer: hidraulikus dobfékek mind a négy keréken, rögzítőfék a kardántengelyre hat.

Kormánymű: csigagörgős kormánygép, áttétel 2,26, fordulási kör-átmérő 8 m.

Kerekek: gumiabroncs 4,00 × 15, keréktárcsa 2,5 × 15.

MÉRETEK, TÖMEGEK. Teljes hossz 3570 mm, szélesség 1370 mm, tengelytáv 2000 mm, nyomtáv elől/hátul 1100/1080 mm. Szabad magasság 145 mm, saját tömeg 480 kg.



Különösen látványos szűk miniszoknyás hölgyek ki- és beszállása ebbe az autóba. Az ülések egészen a padlón vannak, a lábukat az első tengelyig ki lehet nyújtani, belülről kényelmes, biztonságos érzést nyújt ez a karosszéria-kialakítás, még hosszú úton is. A mai forgalomban nem mindig tanácsos eleget kényelmeseleg kikönyökölni

Nálunk a háborút túlélő példányok többségét, mint úri autót beolvasztották vagy átalakították hasznos, négy-ülékes zárt kocsikká, a megmaradtakból legalább egy Németországba származott vissza. Magyarországon az itt bemutatott kocsi kívül még egy, szerte a világon összesen öt-hat ilyen Topolino ismert.

A képen látható hosszú alvázú, karosszériaszám szerint későbbi kivitelű autót 1974-ben, meglehetősen elhasznált, de eredeti állapotban került Kunmadarásról Budapestre, egy angol autók javításával

Csak a motortető és a két első sárhányó egyezik meg az alaptípusával, a roadster-karosszéria 30 cm-rel hosszabb, mint a normál, a hátsó sárhányó sem csereszabatos



soknak esett áldozatául, teljesen romba dőlt, elégett minden terv, dokumentum, tönkrementek a számszámok. A mai Weinsberg, amely lakókocsikat épít, lakóautókat

rendez be, buszkarosszériát gyárt, nem tud semmilyen pontos adatot szolgáltatni; csak a korabeli szakajtból lehet anyagot gyűjteni a kis sportautóra vonatkozólag.

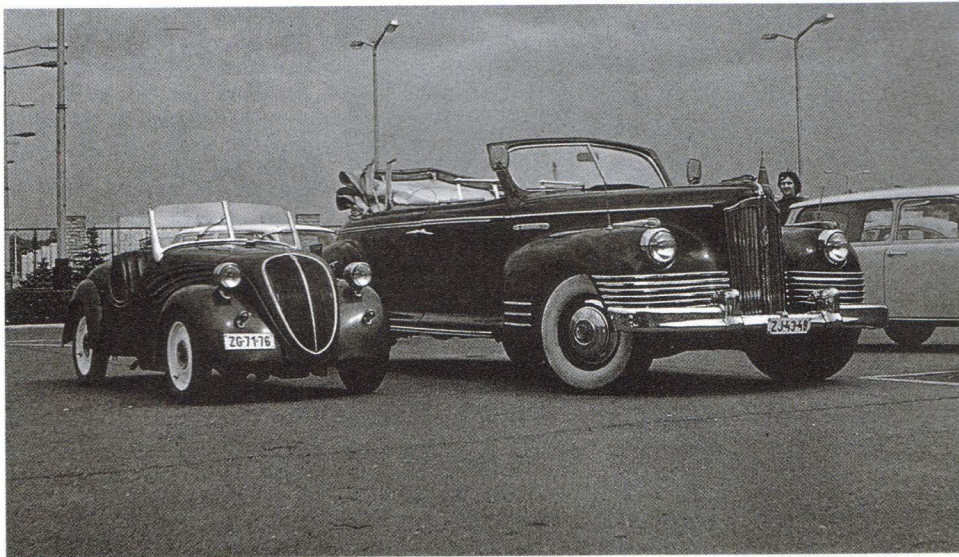


A SCORPIO SUPRA ELEKTRONIKUS RENDSZERŰ, MAGAS TECHNIKAI SZÍNVONALÚ, BIZTOS VÉDELMEZŐ NYÚJTÓ, ORSZÁGOS SZERVIZHÁLÓZATTAL RENDELKEZŐ AUTÓRIASZTÓ CSALÁD.

EGY ÉV GARANCIA!

Rendszere elektronikus. Szolgáltatásai: ultrahangos utastér-érzékelő, ablakbetörésre, feszültségváltozásra érzékenyen reagáló, távirányítós rendszerű. Megakadályozza a motor indíthatóságát. Rádiófrekvenciás rendszere hivatalosan engedélyezett. A készülék megfelel a biztosítók elvárásainak. Ára: 19 500,- Ft+áfa.

Viszonteladóknek árengedmény.



Dávid és Góliát. Városi használatban a tetőt a garázsban lehet hagyni. Hosszabb túrán az összecukott tető az aluléciken nyugszik, hogy ne a festés kopjon. Eredetileg is használtak metálfényezést, Budapesten ezüst nitrolakkkozással mutatták be az autót


► foglalkozó autószerelőhöz. Én ebben a műhelyben javítottam akkoriban, itt ismertem meg a kocsit. Rögtön megtetszett a ritka szép, finom autó, és bár megvásárlására pénzem nem volt, minden befolyásomat latba vettem, hogy Mini Morris-fődarabok felhasználásával ne alakítsák át hot-roaddá vagy valami ha-

sonlóvá, hanem a korabeli állapotnak megfelelően készüljön el. A felújítás egy évig tartott, és bár akkor igen megvoltunk elégedve vele, utólag visszatekintve szörnyű hibákat követtünk el, mint például az arany színű műbortető, metálfényezés, teherautó hátsó lámpák, modern elektromos hálózat. Sikeresen levizsgá-

zott, az utolsók között kapott hároméves érvényességet (azután a tíz évnél öregebb autókkal évente kellett vizsgára menni).

Ami ez után következett, az lidérces álom volt a számomra. Az autó eladó lett, én szerettem volna megszerezni, de oly magas árat kértek érte, hogy nem is álmodhattam a megvételéről. Több mint fél évig kísértem figyelemmel az adásvételi próbálkozásokat, aztán végleg lemondtam róla, megszakadt a kapcsolat a javítóműhellyel is. Körülbelül egy év múlva tudtam meg öcsémtől, aki továbbra is abban a műhelyben javította a Jaguarját, hogy a kisautó még mindig megvan, még mindig eladó. Odarohantam, és jó órában, valami fantasztikus szerencsével sikerült húszezer forintért egyéves részletre megvenni a Topolinót. Az első utam barátinóhoz vezetett, bejártuk a Pilit és a Dunakanyart. Naponta jártam a kocsival Pestszenterzsébetről Szentendrére dolgozni.

Az elmúlt évek során a helyreállításkor elkövetett hibák nagy része megszűnt, bár sokat ront a helyzeten a Gaz dzsipről származó, még meglévő két első villogó. A kocsin nem volt beépített karos index, a korabeli szabályok a nyitott karosszériás autóknál – az oldalkocsis motorkerékpárokhoz hasonlóan – elegendőnek tartották a kézíntézés irányjelzést. A hároméves vizsga tartott, ameddig tartott. Azután, 1978 óta soha többé nem vizsgázott az autó,

annak ellenére, hogy több ezer kilométert mentem vele, és nem mindig csak útvonalengedélyes túraversenyeiken, oldtimer autóstálalkozókon. Hogy nem volt mégsem semmi különösebb baj, az sokszor a hatóság jóindulatának volt köszönhető. Egyszer úgy menekültem meg a rendőrök elől, hogy amikor feltartott kézzel kiléptek az útmenti bokorból, bátran eléjük kanyarodtam, közöltem velük, az elveszett kutyámat keresem, amire jutalmat tűztem ki, és itt látták a környéken. Sajnálkoztak, hogy nem hagyhatják el a szolgálati helyüket, de ha tudnak valamit, értesítenek. A forgalmi engedély ellenőrzése, hála istennek, elmaradt. A legtöbbször azonban úgy, hogy „Na, fiatal ember, még egyszer ne találkozzunk!”. Egyszer csúnya karambolt okoztunk: egy zsigulis menet közben annyira nézte a kisautót, hogy nem vette észre az előtte leblokkoló kocsisort, és lebontott egy Trabant csomagtartót. A Topolinót zálogba akarták kérni, el akarták cserélni Warsawára, ZIL teherautóra munkamegrendelésekkel együtt, ami tíz évvel ezelőtt nem volt semmi, egész új Mercedesre, huszonötezer nyugatnémet márkára, Csajkára, nyitott ZISZ 110-esre, amelyben állítólag Gagarin és Hruscsov is ült. Köszönjük, jól vagyunk. 

SCORPIO™
AUTO ALARM

Megrendelőlap

Postai utánvétellel megrendelek db Scorpio Supra autóriasztót a Scorpio BT-től.
(1136 Budapest, Raoul Wallenberg u. 9.)
Telefon: 153-0022. Fax: 153-0605

*

Név (intézmény neve):

Cím:

Dátum:

E megrendelőlap beküldői 10 százalék engedményt kapnak a riasztó áfa nélküli árából!

.....
aláírás

JEEP, JEEP, HURRÁ!

A régi katonai járművek barátai tavaly emlékeztek meg világszerte a II. világháború legendás amerikai terepjárója, a Jeep születésének 50. évfordulójáról. Az alkalmat kihasználva Négyesi Pál adalékokat gyűjtött a Jeep kiskönyvtárnyi irodalmából. Munkatársaink felkerestek egy hazai Jeep-tulajdonost is; a restaurálás történetét Ocskay Zoltán jegyezte fel, a Nikon és Hasselblad kamerát Várhelyi László irányította célra.

1940. június 27-én a Washingtoni Tüzérség Műszaki Szolgálatára pályázatot hirdetett egy mindent kibíró katonai járműre. A kiírásra csak hárman reagáltak: a Bantam (az egykori amerikai Austin-gyár), a Willys-Overland és a Ford. A csekély érdeklődés nem vé-

letlen: a pályázat olyan feltételt tartalmazott, amely miatt sok cégnek inába szállt a bátorsága: a versenyben részt vevőknek 75 napon belül 70 járművet kell szállítaniuk.

A járműre nézve a következő kikötések szerepeltek: negyedtonnányi alváz-tömegű,

négykerék-hajtású autó legyen, amelynek maximális tömege 590 kg. A tengelytáv legfeljebb 2 méter, a keréktávolság pedig legfeljebb 1,19 méter lehet.

Az első prototípust a kiírástól számított 49. napon szállítani kellett, a többi 69 autóra

még további 26 nap állt rendelkezésre, beleértve a Hadbiztosági Iroda által esetlegesen kért változtatásokat.

A Ford hamar kiesett. Maradt a Bantam és a Willys-Overland. Először a Bantamot választották, mert a Willys nem kapta meg időben beszállítójától a tengelyeket, és 120 nap hosszabbítást kért.

A Bantam határidőre elkészítette a prototípust. A cég akkori főmérnöke, Karl K. ▶

De Gaulle tábornok francia földre érkezése 1944 júniusában

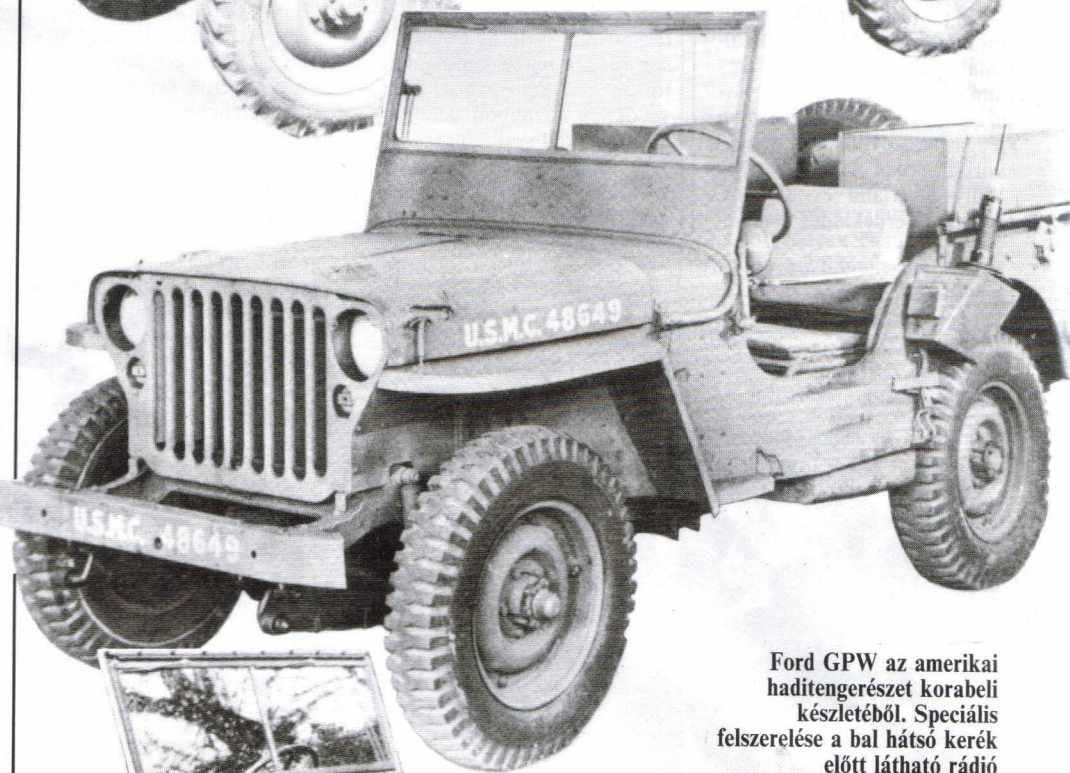
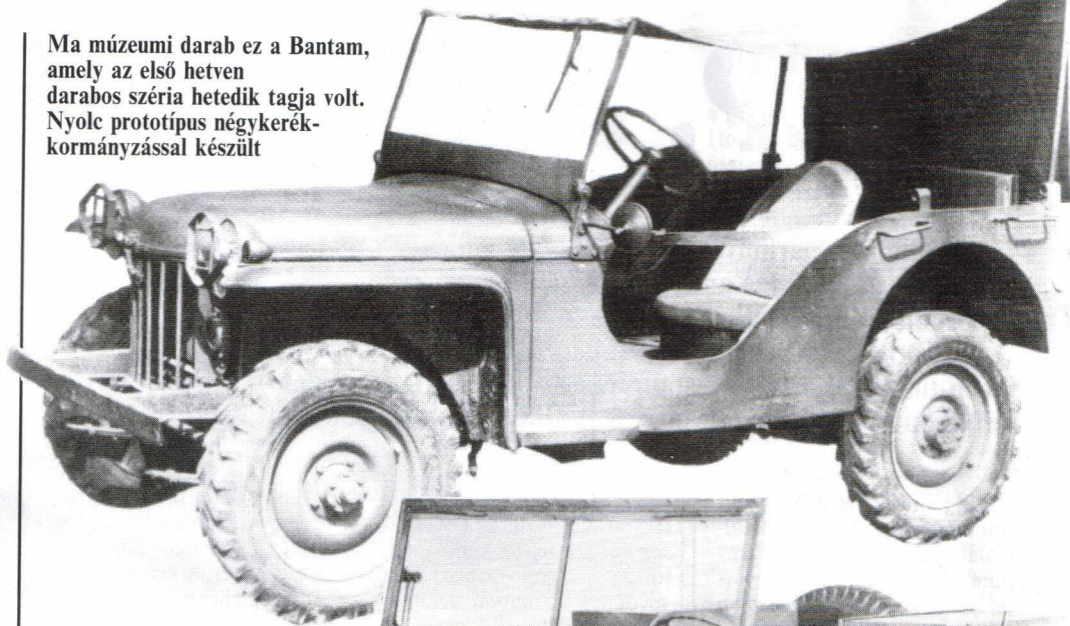


Ma múzeumi darab ez a Bantam, amely az első hetven darabos széria hetedik tagja volt. Nyolc prototípus négykerék-kormányzással készült

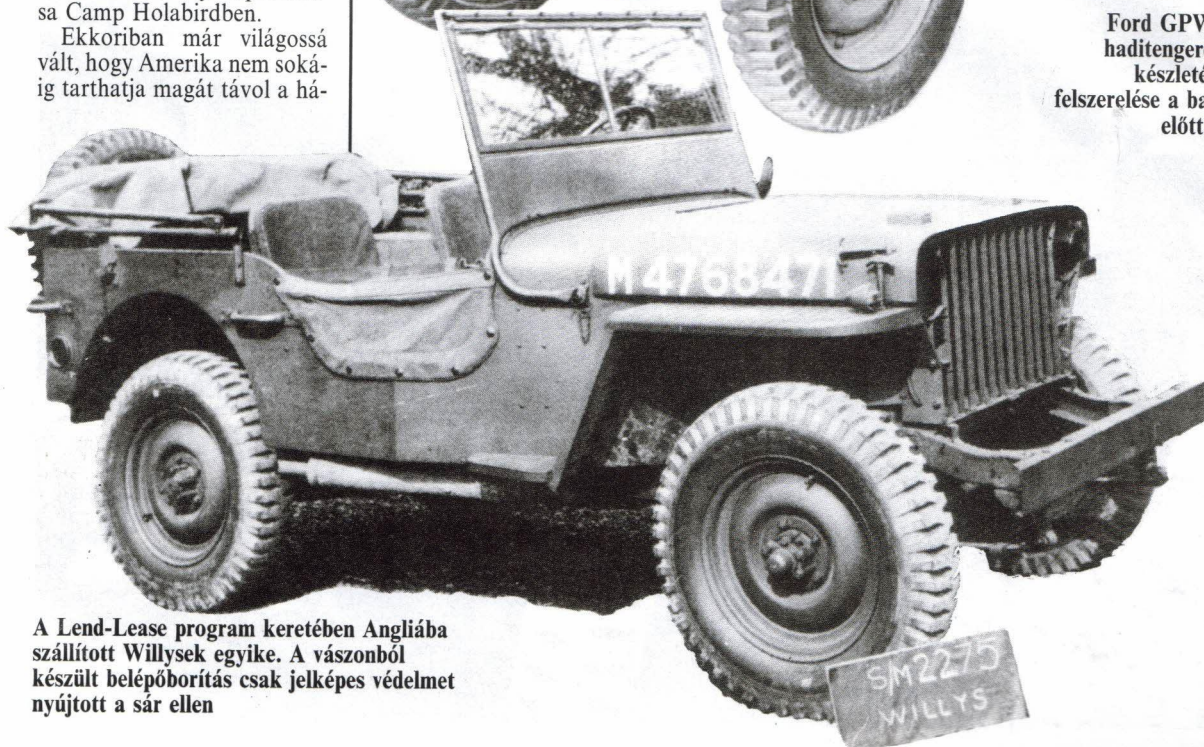
► Probst öt nap alatt tervezte meg az első Jeepet, és az első példány építését 49 nap alatt keresztülvitte. A további prototípusok rövidebb idő alatt készülhettek el. Az senkit sem zavart, hogy a Bantamnek gyenge a motorteljesítménye, és voltak más egyéb hiányosságai is. A megadott határidőre elkészült az autó, és ez volt a lényeg.

Közben a Willys-Overland nem nyugodott bele a vereségbe, hiszen nála is készen álltak a tervek és a vázlatok. Kihasználva felsőbb kapcsolatait, elérte, hogy ő is építhessen és bemutathasson egy prototípust. A kivitelezés során az első probléma a Willys saját tömegével adódott. Canaday, a kocsis tervezője azonban kihasználta azt az értesülését, hogy a Műszaki Szolgálat többre becsüli a motorteljesítményt és a megbízhatóságot (ezek voltak a Bantam gyenge pontjai), mint a kis tömeget. 1940. november 12-én kezdődött az első Willys kipróbálása Camp Holabirdben.

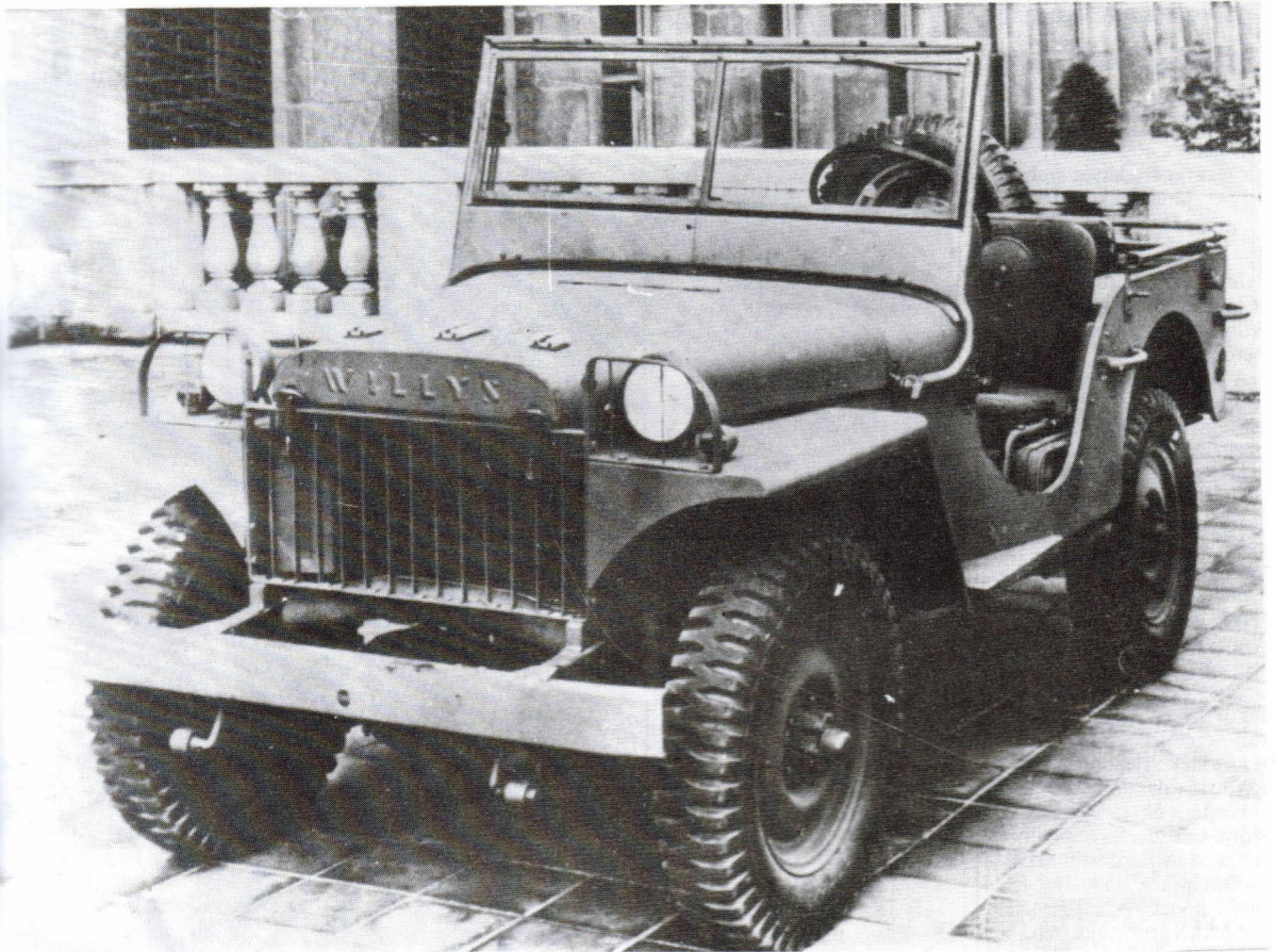
Ekkoriban már világhíressé vált, hogy Amerika nem sokáig tarthatja magát távol a há-



Ford GPW az amerikai haditengerészet korabeli készletéből. Speciális felszerelése a bal hátsó kerék előtt látható rádió



A Lend-Lease program keretében Angliába szállított Willysek egyike. A vászonból készült belépőborítás csak jelképes védelmet nyújtott a sár ellen



Német hadifoglyok segítik ki a 11. Páncélosadosztály katonai rendőreinek kocsiját a sár fogságából

borútól. A magasabb katonai körök tudták, hogy sok kell majd a jövőben jeepekből, ezért végül mégis meghívták a Fordot a pályázatra, mivel kérték a Bantam teljesítő-képességében. 1500 további

járművet rendeltek a Bantamtól behatóbb tesztelés céljára. 1500-1500 jármű szállítására a Willys és a Ford is megkapta az engedélyt, sőt még azt is elérték, hogy a Bantammal azonos feltételeket kapjanak.

A nyertes jármű kiválasztása volt a cégek közötti versenypályázat befejező szakasza. Minden elő volt készítve, hogy a Hadbiztosi Iroda, a lovasságiak, a gyalogságiak, a tüzérség, a páncélosok és az utászok kipróbálhassák a kocsikat. Így kezdődött el a tesztközpontokban az „ütközet” 4500 jármű között. Számos vizsgáztató kereste a hibákat és hiányosságokat a leg-súlyosabbaktól a viszonylag jelentéktelenekig. A gyártás megkezdésének sürgősségét tekintve csodálatos, hogy a felmerülő problémák száma csekély maradt.

A hadsereg követeléseivel egyelőre abban merültek ki, hogy a maximális sebesség

Willys MA. A maszktól eltekintve a modell nem sokat változott, mire MB lett belőle

megfelelően „terepesített” úton elérje a 88 km/h-t olyan főtengely fordulattal mellett, amelynél a motor még nem éri el a maximális teljesítményét. Továbbá: kb. 46 cm mély folyón úgy lehessen átkelni akármilyen alacsony sebességgel, hogy a kocsi ne folyjon be vízbe. A kocsinak 363 kg hasznos terhet kellett elbírnia legénységgel és sofőrrel együtt.

A Willys-Overland került ki a versenypályázatból győztesként. A győzelem okai a hivatalos jelentésekből kiderülnek. A Bantam- és a Ford-járműveknek volt néhány gyenge pontjuk, amelyeket a Willys megoldott, főleg a motor teljesítményével és élet-tartamával kapcsolatban. A

A háború után újjászerveződő magyar rendőrség szolgálati járművei között számos Willys volt

► Bantam és a Ford 40, illetve 46 lóerős motorjához képest a Willys-motor teljesítménye 60 lóerő volt.

A Willys előnyei vezettek az első, 16 000-es megrendeléshez, amelyet később 18 600-ra emeltek. A Bantam cég lemaradásához valószínűleg a gyártási kapacitás hiánya is hozzájárult. Ezenkívül a termelés a Bantamnál csak a vásárolt részekeségek összeépítéséből állt.

Az amerikai hadsereg a Willysen kívül ragaszkodott még egy szállítócéghez. E. B. Gregory és H. J. Lawes tábornokok felkeresték a Ford akkori vezetőjét, Edsel Fordot, és közölték vele, hogy a sereg a Willyst választotta, de kéri a Fordot, ők is gyártsák a Willys-tervezetet Willysmotorral. A Ford-változat alkatrészeinek a Willyssével felcserélhetőnek kellett lennie. Tekintettel arra, hogy igen kemény verseny folyt (akkor is, ma is) az autógyárak között, Ford beleegyezését igen figyelemre méltónak találhatjuk. A Willys végül ingyen és bérmentve átadott a Fordnak számos Jeep-tervrázot és -szabadalmat.

Miután a Willys-Overland a győztes modellből (típusjele MA) teljesítette a 18 600-as megrendelést, kijavította a kisebb hibákat, és két hónappal később, 1941 őszén megkezdődött a híres MB modell gyártása.

Amikor összehasonlítottak egy zsákmányolt Volkswagen parancsnoki kocsit és egy Jeepet, utóbbi sokkal jobbnak bizonyult ellenfelénél.

Miután a Jeep a hadsereg szabványjárműveként megszokottá vált, a vevők kérésére változtatásokat is lehetett eszközölni. A háborús időkben minden 90 másodpercben elkészült egy Jeep. A terepjárót más munkára is alkalmazták, főleg Angliában: például hulladékfa vágására (a jobb hátsó kerék egy dobon és ten-



gelyen keresztül hajtotta meg a körfűrészt), ekének stb. Röviden szólva Anglia blokádja alatt a Jeep – a katonai célok között több – a gazdaságot szolgálta.

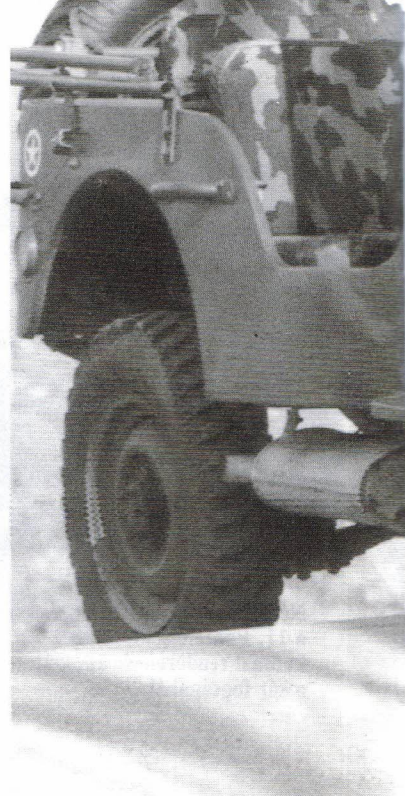
A magyarok igen hamar megismerték a Jeepet, a Kerék című szaklap 1942. évi októberi száma közölte róla először beszámolót: „Az angolok legutóbbi dieppe-i partraszállási kísérleténél a német csapatok birtokába került hadianyag közt több, egészen különleges fajta, kis gépkocsit találtak. Ezek részletes leírását és használati lehetőségeit most ismergetik a német lapok.

A leírásokból megtudjuk, hogy az elől-hátul egyforma, új katonai kocsit amerikai gyártmány, amelyet gyártói Jeepnek neveztek el. Az elleneséges hatalmak vezérkara nagy jelentőséget tulajdonít ennek a sajátjához hasonló járműnek... Állítólag egyesíti magában a motorkerékpár és a gépkocsi minden előnyét azok hátrányai nélkül, és teljesen

pótolja a motorkerékpárokat. Az új katonai kocsit páncélozatlan, nyitott oldalfalakkal eredetileg négy, szükség esetén azonban hat személy szállítására is használható. A hathengeres motor benzinre és nyersolajüzemre alkalmas. Szükség esetén kisebb vagy középtípusú ágyú, illetve egyéb katonai jármű vontatására is használható. Tekintettel arra, hogy a kocsik terepen, árkon, bokron keresztül való haladásra készülnek, a kocsin levőket az ülésekhez szíjazzzák...

Az amerikai hadseregnek a tízezres tömeggyártás ellenére is ezer dollárjába kerül egy-egy Jeep. Mindenesetre érdekes kísérlet, amely Amerikát közelebb vitte a népauto gondolatához. Amerikai viszonylatban azonban ezt a típust akkor lehet majd népautionak nevezni, ha eladási ára nem haladja meg a 150-200 dollárt.

Már a háborús időkben tervezte a Willys-Overland a civil változatot, és az USA Mezőgazdasági Minisztériuma el is



készített egy tanulmányt „A Jeep mint mezőgazdasági haszonjármű és vontató a háború utáni időkre” címmel. Kipróbálták a Jeepet a mező- és erdőgazdaságban, a bányászatban és az iparban. Vasúti kerekekkel felszerelve a Jeep el tudott húzni egy két és fél tonnás vonatot. Óriási mennyiségben készült motorja pedig generátorként szolgált radarokhoz, rádió- és hegesztőkészülékekhez stb.

A próbák eredményeképpen mutatta be a Willys-Overland a Béke Jeepet. A legnagyobb különbség a katonai változathoz képest az áttételben mutatkozott meg. Megerősítették a jármű alvázat és eltávolították a fegyvertartókat.

1945. július 31-én lejárt a Forddal kötött kormányserződés: a Jeepel kapcsolatos

összes jog visszaszállt a Willys-Overlandra. 1941 és 1945 között az MB típusból összesen 359 849 készült. Különböző katonai változatokat még 1971-ig gyártottak.

A civil modellek, mint a CJ5 Renegade, a CJ7 Laredo és a Wrangler ma is élnek, és - bár már csak nyomokban - emlékeztetnek az ösre. És emlékeztet rá az összes terepjáró, amely a Jeep-kategóriába tartozik.

Bár a II. világháborúban Magyarországon csak a levegőben harcolt az amerikai hadsereg, mégis kerültek hozzánk Willysek és Fordok. A szovjet-amerikai antifasiszta szövetség keretében nagyon sok hadianyagot szállítottak a US Army készleteiből a Vörös Hadseregnek. A szovjet hadvezetés egyebek között oldal-kocsis motorkerékpárokat is

kért, mire az amerikai válasz az volt: tapasztalataik szerint a járműfajtanál jobban megfelel a könnyű terepjáró autó, s küldtek is néhány Willys MA-t. A kezdeti idegenkedés hamarosan megszűnt, amikor kiderült, hogy a Jeep a rettenetes orosz utakon is jól használható, s hamarosan már Willysekre szólt az igény. 1942-ben 20 000 Jeep került a Szovjetunióba a Lend-Lease (kölcsönbérleti szerződés) program keretében.

E szovjet használatban lévő Willysek közül néhány Magyarországon maradt a harci cselekmények véget érése után, a jelentősebb mennyiség azonban 1946-ban érkezett felhasználatlan amerikai készletekből. A háború után újjászerveződő magyar rendőrség is jó néhány Willyst használt, sajnos legtöbbjükét zárt felépítményűre alakították át, majd amikor elhasználódásuk és az Amerika-ellenesség mértéke megnövekedett, vasalap-

A merev első és hátsó híd ellenére a Willys komoly útegyenetlenségek leküzdésére képes. A kerekek szinte a felépítmény négy sarka alatt „ülnek”, a stabilitás magyarázata itt keresendő

MŰSZAKI ADATOK

Az 1941–45 között gyártott Willys-Overland Jeep MB (M = military, B = B típus) modell

MOTOR. Willys modell 441 vagy 442. Négyhengeres, soros elrendezésű, vízhűtéses, oldalt szeleplelt. Furat 79,375 mm, löket 111,125 mm, összlökettérfogat 2199 cm³, sűrítetés 6,48. Legnagyobb teljesítmény 60,8 lóerő 4000/min. Carter WO-5398 típusú karburátor. Elektromos rendszer 6 V (néhány járműnél 12 V), Auto-Lite gyártmány.

ERŐÁTVITEL. Háromfokozatú, kézi kapcsolású váltó, egytárcsás száraz tengelykapcsoló. Hátsókerék-hajtás, bekapcsolható összkerék-hajtás és osztómű.

FELÉPÍTÉS. Alvázkeretes karosszéria, acéllemez felépítmény, 2+2 ülésel. Levehető ponyvatető. Félélliptikus laprugók elől/hátul. Hidraulikus lengéscsillapítók, hidraulikus fékek. Gumiabroncsok: 6,00 × 16.

MÉRETEK, TÖMEGEK. Hosszúság 3327 mm (az első modelleknél 3360–3370 mm), szélesség 1580 mm, magasság 1010 mm, tengelytávolság 2040 mm, kerék-távolság elől/hátul 1230 mm (Combat-kerekekkel 1245 mm). Az alváz tömege 250 kg, a jármű saját tömege 1060 kg. Szállítható maximális tömeg 363 kg. A benzintartály befogadóképessége 57 liter (60 oktán).

Legnagyobb sebesség: 105 km/h. Benzinfoogyasztás: 11,7 l/100 km.

anyag vált belőlük. Csak néhány maradt meg különös úton-módon; jól emlékszem például, hogy a hetvenes évek elején a szegedi Ságvári Andre Gimnázium tanműhelyében egy Willys első futómű szol-



Gyári adatok szerint 105 km/h volt a végsebesség, persze nem terepen. A lendületes autózásnak azonban ott sincs akadálya

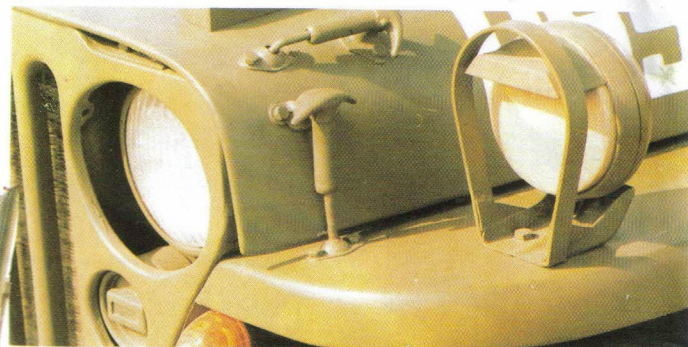
gált demonstrációs eszközül e szerkezeti elem megismertetésére.

Magánkézbe elvéve jutott Jeep, s ez az oka, hogy ma oly kevés eredeti és üzemképes példány van Magyarországon, ellentétben például Csehszlovákiával – igaz, ott az amerikai hadsereg is besegített a felszabadításba –, ahol tucatjával jönnek össze a találkozók a restaurált Willysek és Fordok.

A színes képeinken látható felújított Willys MB is rendőrségi használatban volt hajdan, ma László Miklós tulajdona, aki 1985-ben vásárolta egy gyűjteményből, meglehetősen átalakított, hiányos és elnyűtt állapotban. A hátsó kerékjáratot dobot és a sárvédőt fedetté konstruálta át valamely korábbi használó, a műszerek



Eredeti minta után gyártott kiegészítő lámpa, dicséretesen diszkrét irányjelző





Európa nagyobb részén a normandiai partraszállás után lett ismert a Jeep. Ez nem a Csatorna, hanem a Szilas-patak, de nem is kíséreltük meg az átkelést



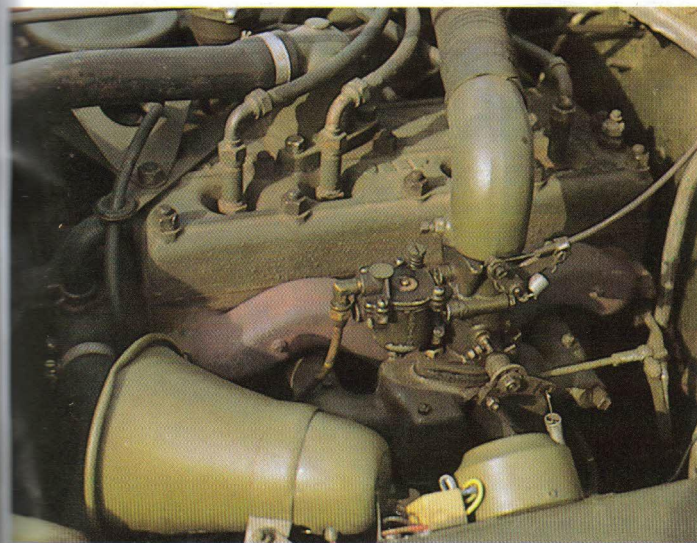
hiányoztak, az első differenciálalmú üres volt s a kardántengelyt is örökre kiiktatták. Bő egy évi kemény munkával sikerült az alaposan elrozsdásodott felépítményt újjávarázsolni, és közben jó néhány dolgot sikerült beszerezni más Jeepek maradványaiból, így például az új, colos csapágyakat, az első kardánt és a differenciált. Bár az eredeti motor éppenséggel felújítható lett volna, a tulajdonos mégis örömmel vette, amikor ismerőse értesítette: talált egy újszerű állapotú Willys-motort. A francia nagykövetségen használták biztonsági aggregátként, évente egyszer beindították ellenőrzendő a működőképességet. Miután lese-

Ablaktörlő igen, visszapillantótükör nem kellett a hadseregnek, ma viszont nehéz lenne nélküle vezetni. A műszerfal még hiányos és pontatlan, de már készül a kiegészítés

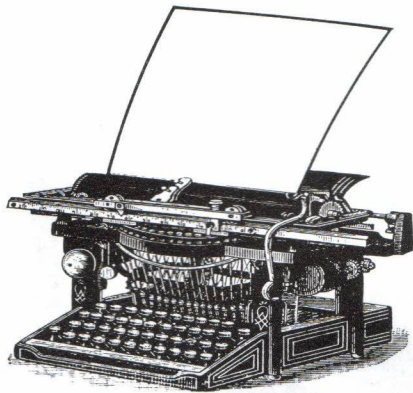
lejtezték, még mindig nem lehetett benne több 100 üzemóránál, így László Miklós megvette, gondosan eltette az eredeti motort és beszerelte a szinte tökéletesen ugyanolyan, csak éppen már a háború után gyártott újat. 1987-ben lett kész a restaurálással, s azóta sok veteránjármű-találkozóon vett részt, eredményesen. Elsősorban az ügyességi versenyeken talál nehezen legyőzőre a Willys, mert gyors, robbanékony, könnyű vele manőverezni a bóják között is.



Hadrendi szám, ásó, fejsze, rádió – mintha egy katonai raktárból épp csak most tolták volna ki, pedig romjaiból épült újjá ez a magyar tulajdonú Willys MB



LEVELEZÉS



Hosszú éveken át foglalkoztam motorke-
rékpár-versenyek szervezésével. Mivel az
évek elmúltak, rászántam szabad időmet,
hogy összegyűjtssem a föllelhető írott anyag-
okat városunk, Nagybecskerek motor-
rossportjáról.

Városunk levéltárában fölfedeztem a
Torontál című napilap 1900. június 15-i
számában, hogy előző nap városunkban
egy budapesti együttes szerepelt kerékpár-
verseny keretében propagálva a motor-
sportot. Mellélkelve küldöm az említett na-
pilap cikkét.

Sporttársi üdvözléssel:

Schollen Jenő

„Kerékpárverseny. Tünőben van már az ér-
deklődés a kerékpárversenyek iránt, a kö-
zönség beleunt alaposan, tegnap is inkább
csak egy sereg fiatalember volt rá kíváncsi,
ki érkezik be elsőnek a kevés versenyző
közül. A budapesti training iskola kísérlete
határozott kudarccal (jobban mondva defi-
cittal) végződött, s még a motor sem volt
képes érdeklődést kelteni, amely pedig gyö-
nyörűségen „versenyzett” – egymagában.
Maga az eredmény a következő:

I. Megnyitó verseny. 2000 méter. Első
Prenner Károly 4 perc, második Wiegand
Rezső 4,10”, harmadik Adamkó M. 4,12”.

II. Egyleti verseny 5000 méter. Első,
Adamkó M. 8,30”, második Janczer 8,47”.

III. Vendégek versenye. 1000 méter. Első
Prenner Károly 2,07”, Wiegand Rezső
2,10”, harmadik ifj. Pitroff Lipót 2,11”.

IV. Főverseny. 5000 méter. Első Prenner
Károly 9,12”, második Papp Ferenc 9,13”,
harmadik ifj. Pitroff Lipót 9,14”.

V. A háromkerekű motorok versenyében
Wiegand futott be 5000 métert 8 perc 47
másodperc alatt.

VI. 25 kilométeres verseny. Első Papp
Ferenc, második Pitroff.

VII. Vigaszdíjverseny. Első Pitroff, má-
sodik Janczer.”

Nagyon megkedveltem az Önök lapját.
Azért írok megkésve, mert még csak most
jutottam hozzá az újságjukhoz. Az a kéré-
sem, hogy a Csepel 125-ös motorke-
rékpár-
ról adatokat, és a Közlekedési Múzeumból

képeket mutassanak be a következő szá-
mukban. Egy ilyen motort szeretnék igé-
nyesen restaurálni.

Segítségüket előre is köszönöm, munká-
jukhoz további sok sikert kívánok!

Farkas Gergely

3600 Ózd, Istenmező utca 17.

Reméljük, elégedetten látja mostani Al-
bum című rovatunkat és pécsi kollégája
munkáját. Ezzel azonban nem fejezzük be
a témával való foglalkozást, következő
számainkban is közlünk majd Csepel 125-
öshöz kapcsolódó cikkeket.

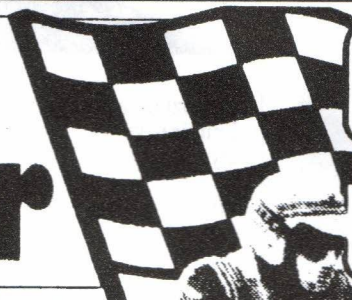
Olvastam az Önök kezdeményezését Szak-
ember – szaklista címmel. Mindig is szeret-
tem a régi idők technikájában elmélyedni
és beleképzelni magam az akkori technika
nyújtotta lehetőségek precíz kivitelezésébe.
A gyárakból, üzemekből tökéletes kézmű-
ipari remekek kerültek ki, amelyeket ma, a
század végén élvezet újra megcsodálni.
Nem dicsekvés, de más (nem autós) élmé-
nyem volt a közelmúltban: egy 1928-ban
gyártott Brown Boweri villanymotor felú-
jítása, amely talán egyszer majd az enyém
lehet.

Ezen előzmények után alakult ki szán-
dékomból autovillamossági területen előfor-
duló restaurálási munkák elvégzésére (di-
namó, önindító, gyújtás, karosindex, ab-
laktörő stb.). Amit elvileg meg lehet javí-
tani, azt megjavítom.

Fogarasi György, műszerérmester
1183 Bp., Kassa u. 4.

autó motor

megjelenik minden



SPORT

szerdán

VERSENY A JAVÁBÓL..!

A HAGYOMÁNY KÖTELEZ

SUBARU LEGACY SEDAN 2000 TURBO 16 V

ÁLLANDÓ ÖSSZKERÉKHAJTÁSSAL



NÁLUNK AZ EXTRA ALAPKIVITEL

szervokormány · elektromos ablakemelő · központi ajtózársz · elektromos állítású
külső tükör · elektromosan mozgatható napfénytető · motorosantenna
ABS · ködlámpa · könnyűfém keréktárcsa · hátsó spoiler · bőr sportkormánykerék
légtkondicionáló · magasságban is állítható vezetőülés · fényszórómosó
rádióelőkészítés · 200 LE-s bokszermotor.



Teljes típusválaszték, ezek alkatrészei, országos szervizhálózat.

SUBARU AUTÓSZALON

Budapest. VIII., Blaha Lujza tér 1-3. Tel.: 138-4828. Fax: 138-4729

AZ ÖTVENES ÉVEK AUTÓI

Fazakas Gergely a Corgi Toys sorozatában megjelent angol modellekről ad áttekintést.

„Emlékszik, amikor még nem voltak autósztrádák, csak elsőrendű autoutak? Amikor a benzinkutasok minden autónak szalutáltak, és a rendőrautókon csengő volt? Amikor nem volt közlekedési lámpa és parkolóóra, de radiálgumik és tárcsafékek sem?” A nosztalgikus, emlékeket ébresztő sorokat a Corgi Toys klasszikus korokat idéző, új sorozatú kocsijainak dobozán lehet olvasni. A Corgi cég ezekkel az autókkal szeretne a modellautók és elsősorban az ötvenes évek angol autói szerelmeseinek izléses kollekciót nyújtani.

A Corgi Toys nem újkeletű fogalom: 1956-ban jelent meg a brit játékautóipiacon, ahol akkor már a Dinky Toys, a Matchbox-Lesney és más, kevésbé ismert cégek is jelen voltak. A walesi illetőségű, eladig játékreplőgépek gyártásával foglalkozó Corgi cég nevét egy walesi kutyafajtáról kapta, és a kutyaprofil a későbbiekben fel is került a csomagolódobozokra.

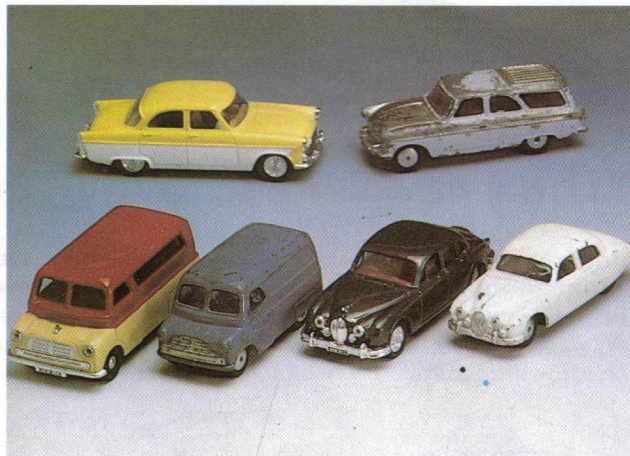
Az újonnan belépő vetélytárs a technikai újításokat vetette be a játékpiacon versenybe: a kezdetektől fogva műanyag ablakokat alkalmazott modelljein, és szintén ő oldotta meg először a kocsik rugózását és az ajtók nyitását ebben a kicsinyítésben. Ez, a gyűjtők körében már igen közkedvelt és klasszikusnak számító sorozat ugyan nem volt egységes léptékű, de a kocsik többsége az 1/45-1/50 méretarányban készült. A va-

lóságban nagyobb kocsikat jobban lekcinyítették, hogy a modellautók nagysága közötti különbség ne legyen annyira jelentős.

Három korai modelljüket mutatjuk most be. A legrégebbi példány a Bedford Van zárt kisteherautó. A kocsik lemezaljára csak a gyártó nevét és a kocsik típusát ütötték bele. A korabeli modellek jellegzetessége, hogy a tengely még az aljlemezen kívül kapott helyet. Az itt látható példányt valamikor az eredetivel megegyező színre átfestették.

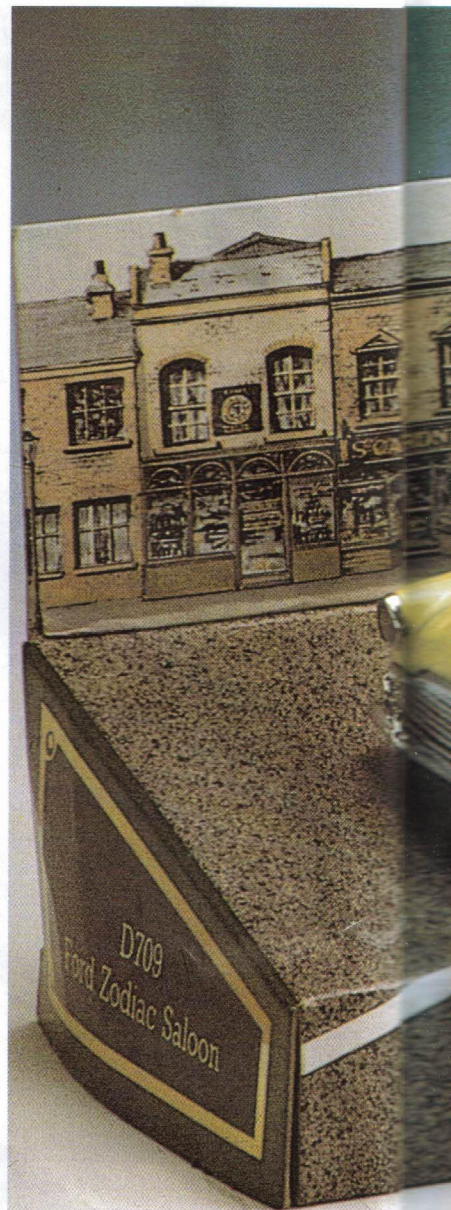
nes évek végén született meg, amit az is bizonyít, hogy belső tere még nincs kidolgozva.

A három kocsi közül a legfiatalabb a Ford Zephyr kombináltozata. Ez a modell már számos új megoldást mutat. A műanyag üveg mögött látható a plastik belső tér, a két ülésor és a kormánykerék. A kocsik alja nem lemez, hanem öntött fém, amelyen már feltüntettek a Corgi-szabaddal számát is, ami a kerékfel függesztésre (rugózás) és a belső tér kidolgozására vonatkozott. Az engedélyszám utol-



A Bedfordnál csak valamivel fiatalabb a Jaguar II-es sorozatának 2,4 literes példánya. Ennek a kocsinak már fedi a tengelyeit a lemezalj, de még mindig csak a leglényegesebb információkat tüntetik fel rajta: a gyártó és a kocsik nevét. Az 1955-ben újjábo csátott kocsik modellje az ötve-

Újak és régiiek
– a Bedfordok, a Jaguar Mk
II-sek
és a Ford Zodiac/Zephyr,
balról mindig az újabb verzió



Így néz ki egy Corgi Classic díszdoboz, nosztalgikus hangulatot tükrözve



ságok (visszapillantó tükrök, rendszámablak, belső tér kidolgozottsága stb.) kialakításán látszik.

Az új sorozat autói általában variációi a korábbi modelleknek. Az 1955-ös 2,4-es Jaguar helyett az 1959-es 3,4 literes, a zárt Bedford Van helyett az ablakos Dormobile kisbusz, a Zephyr kombi helyett a limuzinnal gyakorlatilag azonos karosszériájú Zodiac modelljét mutatjuk be. A már tucatnál több autót tartalmazó sorozat tagja az 1948-as Morris Minor 1000-es is, amelyet 1967-ig gyártottak a szigetországban, és a hatalmas példányszám, valamint az alacsony ár miatt az olcsó népautó korabeli szimbólumává vált.

Az új sorozat autói többféle színben kaphatók. Például a Bedford és a Zodiac is kapható egyszínű, illetve az az idő tájt annyira divatos kétszínű festésben, máshol a sportos motorú változatra utal az eltérő, például csikkal díszített festésváltozat.

Minden egyes darabot jókora méretű díszdobozba erősítenek fel, így a modellek a plexiüvegen át a dobozban tartva is esztétikai élményt nyújtanak tulajdonosaiknak. Egyes darabok mögé korabeli utcarészletet is pingáltak az élethűség fokozására. Egy-egy Corgi-modell ára Európában 1500–1800 forintnak megfelelő valutaösszeg.



só két számjegye (59) arra utal, hogy ezeket az újításokat 1959-től alkalmazták a Corgi-kocsikon.

A Corgi cég 1976-tól az 1/36 léptékű modellautók és főleg a játékmínőség irányába változtatott termékein. A nyolcvanas évek végén azonban visszakanyarodtak a gyűjtőkhöz, és szenvedélyük kielégítésére külön sorozatot hoztak létre Corgi Classic néven. Ebben a sorozatban részben olyan autók szerepelnek, amelyeket annak idején is

gyártottak. Ezúttal azonban az Angliában egyértelműen legnépszerűbbnek számító 1/43-as kicsinyítési méretarányt pontosan betartják. Így az eredeti formákat sem újíthatták fel: a régi Bedford 79, az új 89 mm, a Jaguarok 97 illetve 105 mm-esek, a Fordok 97 és 106 mm hosszúak, tehát szemre is jelentős az eltérésük. A kidolgozás minősége is jelentős mértékben fejlődött, ami főleg a parányi krómrészek (keréktárcsák, hűtőmaszkok, jelvények) és egyéb apró-

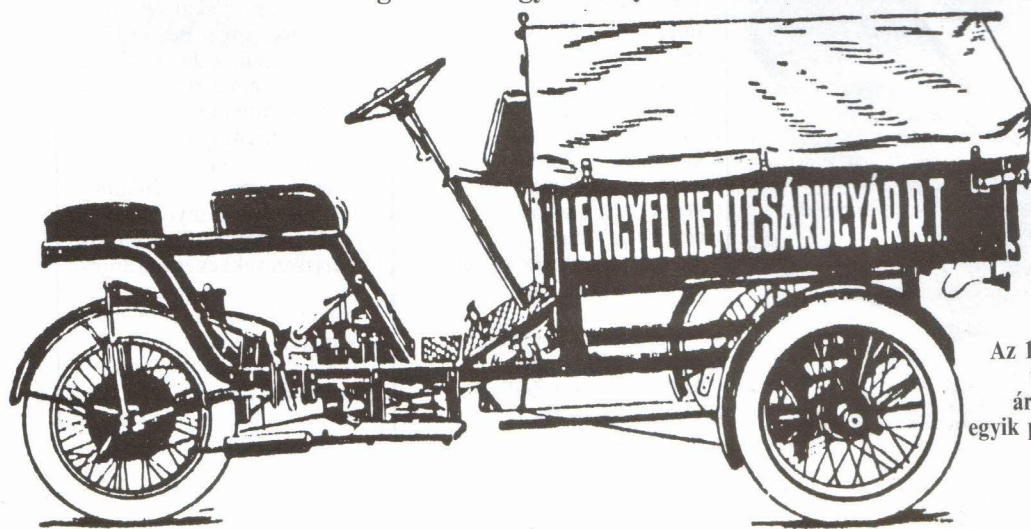


A Corgi-sorozat egy része: balról a Morris Minor, a Bedford, a Ford Zodiac és elől a Jaguar Mk II

| Gyártmány és típus | Tervező, készítő, gyártó | Gyártás | | Motor | | | | |
|-----------------------------------|---|---------|----------|-------|----------|----------------|------------------------------------|---------------|
| | | ideje | helye | sajtó | vilárolt | munka-kódja | űrtartalma | teljesítménye |
| Méray-JAP | Méray-Horváth Lóránt Méray Motorkerékpárgyár Rt. | 1926 | Budapest | | × | 4 ütemű SV | 490 cm ³ 85,7 × 85 | 11 LE |
| Méray-JAP | Méray-Horváth Lóránt Méray Motorkerékpárgyár Rt. | 1926 | Budapest | | × | 4 ütemű SV | 600 cm ³ 85,7 × 104 | 14,8 LE |
| Méray-JAP | Méray-Horváth Lóránt Méray Motorkerékpárgyár Rt. | 1926 | Budapest | | × | 4 ütemű SV | 680 cm ³ 2 × 70 × 88 | 17 LE |
| Méray-JAP | Méray-Horváth Lóránt Méray Motorkerékpárgyár Rt. | 1927 | Budapest | | × | 4 ütemű SV | 746 cm ³ 2 × 70 × 97 | 18,2 LE |
| Méray-JAP 3 kerekű áruszállító | Méray-Horváth Lóránt Méray Motorkerékpárgyár Rt. | 1926 | Budapest | | × | 4 ütemű SV | 346 cm ³ 70 × 90 | 7,7 LE |
| Méray-JAP 3 kerekű áruszállító | Méray-Horváth Lóránt Méray Motorkerékpárgyár Rt. | 192? | Budapest | | × | 4 ütemű SV | 490 cm ³ 85,7 × 85 | 11 LE |
| Méray-JAP | Méray-Horváth Lóránt Méray Motorkerékpárgyár Rt. | 1928 | Budapest | | × | 4 ütemű SV | 346 cm ³ 70 × 90 | 7,7 LE |
| Méray-JAP | Méray-Horváth Lóránt Méray Motorkerékpárgyár Rt. | 1928 | Budapest | | × | 4 ütemű OHV | 346 cm ³ 70 × 90 | 13,6 LE |
| Méray-JAP | Méray-Horváth Lóránt Méray Motorkerékpárgyár Rt. | 1928 | Budapest | | × | 4 ütemű OHV | 600 cm ³ 85,7 × 104 | 29 LE |
| Méray-JAP | Méray-Horváth Lóránt Méray Motorkerékpárgyár Rt. | 1928 | Budapest | | × | 4 ütemű SV | 490 cm ³ 85,5 × 85 | |
| Méray-JAP | Méray-Horváth Lóránt Méray Motorkerékpárgyár Rt. | 1928 | Budapest | | × | 4 ütemű OHV | 490 cm ³ 85,5 × 85 | 19,1 LE |
| Méray-JAP | Méray-Horváth Lóránt Méray Motorkerékpárgyár Rt. | | Budapest | | × | 4 ütemű SV | 600 cm ³ 85,7 × 104 | 14,8 LE |
| Méray-JAP | Méray-Horváth Lóránt Méray Motorkerékpárgyár Rt. | 1928 | Budapest | | × | 4 ütemű SV | 680 cm ³ 2 × 70 × 88 | 17 LE |
| Méray-JAP | Méray-Horváth Lóránt Méray Motorkerékpárgyár Rt. | 1928 | Budapest | | × | 4 ütemű SV | 746 cm ³ 2 × 70 × 97 | 18,2 LE |

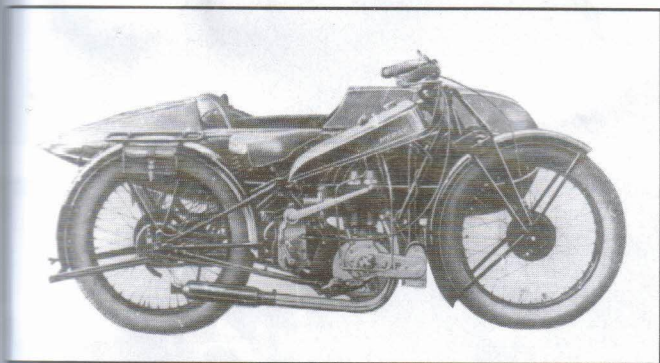
MAGYARORSZÁGON KÉSZÍTETT MOTORKERÉKPÁROK 1894-1945

Murray Péter Pál a régi magyar motorkerékpárokat számba vevő sorozatának ebben a részében folytatja a Méray Rt. típusainak bemutatását. Ezúttal a húszas évek végén készült gyártmányokkal ismerkedhetnek meg olvasóink.

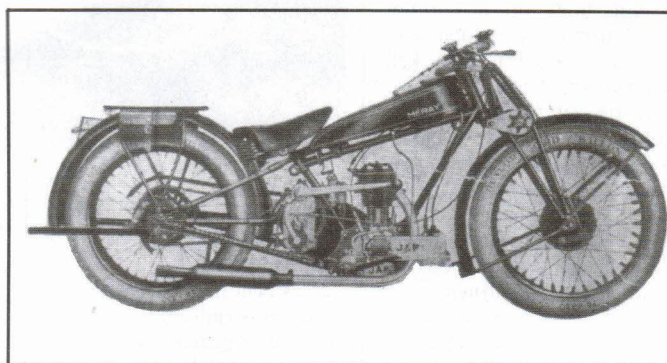


Az 1926-ban tervezett áruszállító egyik példánya

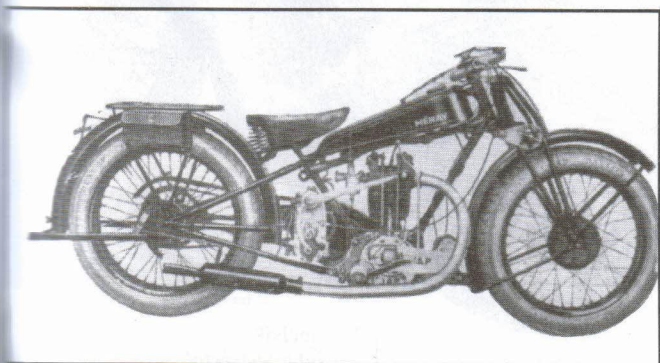
| Váz | | Meghajtás módja | Információ | | Elkészült darabok száma | Megjegyzés |
|-----|--|-----------------------------------|--------------------------|----------|-------------------------|---|
| | | | forrása | dátuma | | |
| | Méray háromszögvas acél csövekből | lánc 3 fokozatú Moss-váltón át | prospektus | 1927 | | |
| | Méray háromszögvas acél csövekből | lánc 3 fokozatú Moss-váltón át | prospektus | 1927 | | túrakormány, 27 x 3,85-ös gumik |
| | Méray háromszögvas acél csövekből | lánc 3 fokozatú Moss-váltón át | prospektus | 1927 | | |
| | Méray háromszögvas acél csövekből | lánc 3 fokozatú Moss-váltón át | Méray-alkatrészárjegyzék | kb. 1931 | | |
| | lemezvas laprugós futómű | lánc 3 fokozatú Moss-váltón át | Automobil-Motorsport | 1926/20. | | kormányzása autószerű |
| | lemezvas laprugós futómű | lánc 3 fokozatú Moss-váltón át | Automobil-Motorsport | 1926/20. | | kormányzása autószerű |
| | Méray háromszögvas acél csövekből | lánc 3 fokozatú Moss-váltón át | a Motoros | 1929/ | | drótperemes gumikkal és Terry-nyereggel szerelve + több-kevesebb újdonság |
| | Méray háromszögvas acél csövekből | lánc 3 fokozatú Moss-váltón át | a Motoros | 1929/ | | drótperemes gumikkal és Terry-nyereggel szerelve + több-kevesebb újdonság |
| | összekötő lemezzel kombinált új csövás | lánc 3 fokozatú Burman-váltón át | Motorkerékpár | 1928/6. | | sportmotor Tralling villával |
| | összekötő lemezzel kombinált új csövás | lánc 3 fokozatú Burman-váltón át | Méray-alkatrészárjegyzék | kb. 1931 | | túramotor Tralling villával |
| | összekötő lemezzel kombinált új csövás | lánc 3 fokozatú Burman-váltón át | „Compass” | | | oldalkocsis túragép, Tralling-villával |
| | összekötő lemezzel kombinált új csövás | lánc 3 fokozatú Burman-váltón át | Méray-reklám | kb. 1929 | | túramotor Tralling-villával |
| | összekötő lemezzel kombinált új csövás | lánc 3 fokozatú Burman-váltón át | Automobil-Motorsport | 1928/14. | | valószínűleg kevés készült belőle, mert ezek a blokkok a régi szériákból maradtak meg |
| | összekötő lemezzel kombinált új csövás | lánc 3 fokozatú Burman-váltón át | Méray-alkatrészárjegyzék | kb. 1931 | | túragép Tralling villával |



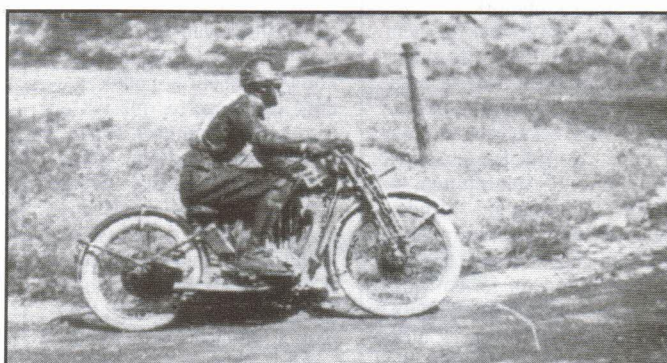
A Méray-JAP 600-ast kényelmes, oldalkocsis túramotornak szánták



Terry-nyereg, kormányoztató és ballonosabb gumik jellemezték az 1928-ban készített 350-est



Az 1928-as sorozat régi vonalú, könnyű sportmotorja



1928 újdonsága, a 600-as, két kipufogócsöves versenymotor a Guggenhegyi versenyen



MAJD NEM AZ EREDETI

Pécsi olvasónk, Bendik István kétéves munkája eredményét mutatja be.

Aképen látható motorkerékpárt egy faluban vettem, tárolási helye az istálló és a trágyadomb közti szemétdomb közepén volt. Avatott szemnek először is látni kellett, hogy korábbi évtizedekben mit vétettek ellene, okoztak-e helyrehozhatatlan kárt benne. Látni kellett azt is, hogy gondos munkával milyen eredményt tud az ember elérni.

Amikor kiválogattam a szemétdomból, nagyjából seprűvel letakarítottam, körbejárva megállapítottam, hogy mindegy megvan. Rozsdamarta ujjnyi vastagon. Lelki szemeimmel olyannak láttam magam előtt, mint most a fényképen. Hazaszállítottam, majd megkezdtem a szétszedését. A motort egyelőre félretettem, mert láttam, hogy ott a korábbi hozzá nem értés (enyhén szólva) miatt kissé tovább kell majd időzni. A vázat az utolsó csavarig szétszedtem. A teleszkópot, a rugókat, a perseyeket megtisztítottam, a kopott alkatrészek helyett újakat csináltattam; közben hétköznap, vasárnap, megszámlálhatatlanul sok órát dolgoztam rajta. Két évig. Ezt nem lehet órábérben elszámolni, ehhez megszálloznak kell lenni és szeretni a gépet, valamint becsülni eleink munkáját, hogy milyen egyszerű és nagyszerű is az, amit kitaláltak.

Sajnos útmutatóként nem sikerült semmilyen információhoz hozzájutni, mert a nagy múltú Csepel motorkerékpárgyár – mint temetésen mondja a pap – porból lett és porrá vált. Senkit és semmit nem sikerült felderítenem. Minden egyes elemet fémtisztítóra lecsiszoltam géppel és kézzel, attól függően, hogyan fértem hozzá. Hegesztettem, kalapáltam. Rozsdamentesítettem az utolsó darabig mindent, majd alapozás után megkezdtem a festést, darabonként. Tudják



A restaurátor szerkesztőségünk segítségét is kérte matricaügyben, sajnos nem tudtunk találni. A D betűs embléma a Danuvia-gyártmányok sajátja, erre a motorra feltehetően a régebbi illene

hány küllője van a Csepelnek? Igen sok, mert jó néhány flakon Prevent spray-t elhasználtam, de megérte, mert szép eredményt értem el. Csupán a benzintankot adtam mesterember kezébe, aki szintén örömmel nyúlt hozzá; még olyan dolgokat is megcsinált, amilyeneket nem is reméltem. A horpadásokat kihúzatta valahol, Mercedes-festéket használt, s mindezt ajándékként.

Akik önzetlenül segítettek, megérdemlik nevük említését: Feldrich Károly esztergályos,



Valamelyik nagyobb testvértől származik a hátsó lámpa és az első ülés



Van egy kis Csepelem...

(Hajdú Júlia - Lantos Olivér)

Van egy kis Csepelem, „Pityunak” nevezem,
 az én leghűségesebb kis barátom, legény
 a gáton!
 Ha robot, az útszéll fákat alig látom!
 Az én kis Csepelem részletre fizetem,
 De ő az örömet nekem egybe adja, oly
 szép a hangja!
 Dobog a szívem, ha a zúgását meghallja!
 Heteknap munkába kettesben együtt me-
 gyünk,
 Vasárnap hajnalban hármashan útrakeltünk!
 Pityug a Csepelem, átfog a kedvesem,
 De én is jól vigyázok rá, le ne essen, hogy
 szerethessen,
 Mert mind a kettő nagyon fontos énnekem:
 A Csepel és a szerelem!
 Még gyerek voltam, de már a motorhoz úgy
 értettem én,
 Ha egy autó jött az utcán felém,
 Anyakönyvi lapját kívülről fújtam és el-
 mondtam én.
 Később nőtem és énvelem nőtt fel szí-
 vemben: a gépszerefet,
 Addig szereltem a sok kereket,
 Míg ma végre régi vágyam beteljesedett:
 Van egy kis Csepelem, stb.
 Pityug a Csepelem, átfog a kedvesem,
 De én is jól vigyázok rá, le ne essen,
 Valamint lehesen, átölelhessen s úgy szeret-
 hessen!
 Am még ennél is sokkal fontosabb:
 Hogy ne csak nekem és nekem és nekem,
 De minden dolgozónak legyen Csepele és
 egyebe,
 Hogy látsza, rádiója,
 Hogy-ö-bat gyereke és minden jója!

Kozma Tibor autófényező,
 Storozinski Lajos címfestő.
 Sokat feltartottam őket látog-
 gatásaimmal, óhajaimmal, de
 mindhárom barátilag segítet-
 tek, amit ezúton is köszönök.

Legnagyobb gondom az
 emblémák elkészítése volt,
 ami több mint fél évet vett
 igénybe. Nem volt minta.
 Egyszer csak sikerült felderíte-
 ni néhány papírmatricát. Kér-
 tek is érte 500 forintot. Ad-
 tam, mert kellett. Felhasznál-
 ni ugyan már nem lehetett
 (mint később kiderült), mert
 sajnos fölöttük is eljárt az idő.
 Viszont a színeket meg tud-
 tam állapítani és saját magam
 megrajzoltam, kiszíneztem és
 fóliatapétával felraktam a
 tankra. Nekem tetszik. A fe-
 kete-fehér rajz után több hely-
 len elvállalták volna a számí-
 tógépes klisétervezést és -ké-
 szítést, amely 8 ezer forintba
 került volna, utána a matricák

**Kilométeróra
 általában a luxuskivitelű
 gépeken volt,
 ezeket jobbra
 exporra küldték**

néhány forintba; sajnos azon-
 ban nem áll módomban ily-
 módon másokat gazdagítani.
 Ezek után a váz összeállt. Az
 összes csavart kicseréltem
 rozsdamentesre, a bovdeneket
 újakra, a kipufogókönyököt,
 a kormányt, a berügökart és a
 sebességváltókart krómoztat-
 tam. Jól sikerült, szép lett.

A vázat összeszereltem, kö-
 vetkezett a motor. A szétse-
 dés nem tartott tovább fél óránál,
 ugyanis korábban már
 megkezdtek, csak nem fejezték
 be (hála istennek). A főtengely
 még ma is jó, csapágyakat és
 szimeringeket cseréltem, du-
 gattyúgyűrűket, valamint
 csapszeget. A mágneset delej-
 tettem, majd a motort is gon-
 dosan összeraktam és beszerel-
 tem. Egyetlen dolgom van még
 hátra, a világítási vezetékek be-
 szerelése. Ez már ráér.

A motor gyönyörű lett,
 majdnem olyan szép, mint új

korában és elég típusista, ami
 nagy értéke. Mire elkészült, si-
 került újabb kis gépet beszerez-
 nem, egy 1948-as 100-as, le-
 mezvillás Weiss Manfréd Cse-
 pelt. Ez lesz a következő egy-
 két év munkadarabja. Úgy
 döntöttem, a restaurált 125-öst
 felajánlom, ugyanis csak így
 tudok anyagi forrást teremteni
 a következőkhöz. Szívem szer-
 rint olyan motorosnak adnám
 át, aki reklám céljára használ-
 ná fel. Nem töltöttem fel sem
 olajjal, sem benzinnel, mert így
 akár szobában az ágy mellé is
 elhelyezhető, nincs olajszága.

Az eredeti forgalmi engedé-
 lye is megvan.

Szeretném a még fellelhető
 Csepeleket mind begyűjteni,
 hogy hazai motorgyártásunk-
 nak is legyen reprezentánsa, de
 hát sajnos csak egy-egy darab-
 ra futja. Ha e cikk alapján val-
 lakit érdekel a motorom, az
 esti órákban megkereshet tele-
 fonon a (72)29-604-es számon.

Van egy régi slágerem is
 hozzá, amit mostanában kap-
 tam egy kedves kollégától.

„Van egy kis Csepelem,
 Pityunak neve-
 zem...”



PÁROS VÉDELEM



Üzletek: 1136 Budapest, Csanády u. 14.

Telefon és fax: 120-8181

1136 Budapest, Visegrádi u. 33/B

Szerviz: az M3-as autópálya kivezető szakaszán a

XV. kerületi Csanádi utcai felüljáró előtt.

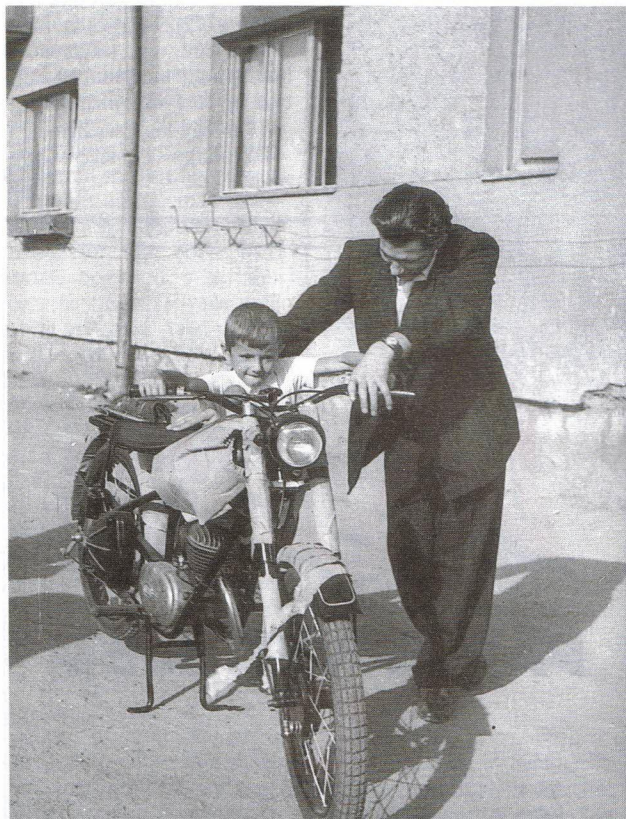
Telefon: 06-20-20-954



ALBUM

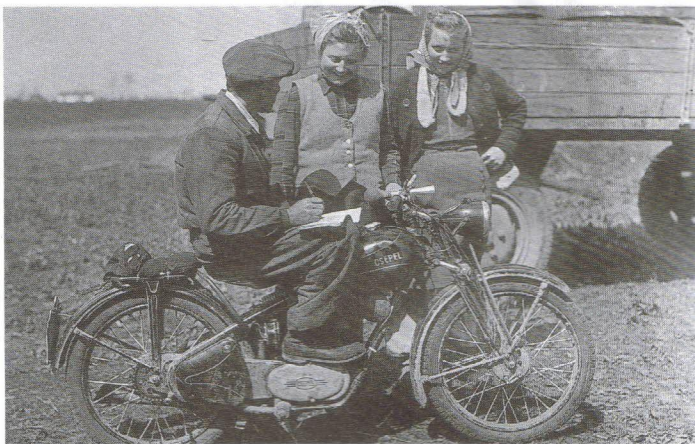
Arégi járművek gyűjtői általában a korabeli szaklapokban keresik a tulajdonukban levő autókra, motorokra vonatkozó információkat. Ezek viszonylagos ismertsége miatt most az ötvenes évek napi- és hetilapjainak hírei közül mutatunk be olyanokat, amelyek a motorizációhoz kapcsolódnak. Elsősorban természetesen a képek lehetnek érdekesek, de az eredeti szövegek is hozzátartoznak a korhangulathoz, amint Lackner Pál válogatásából kitűnik.

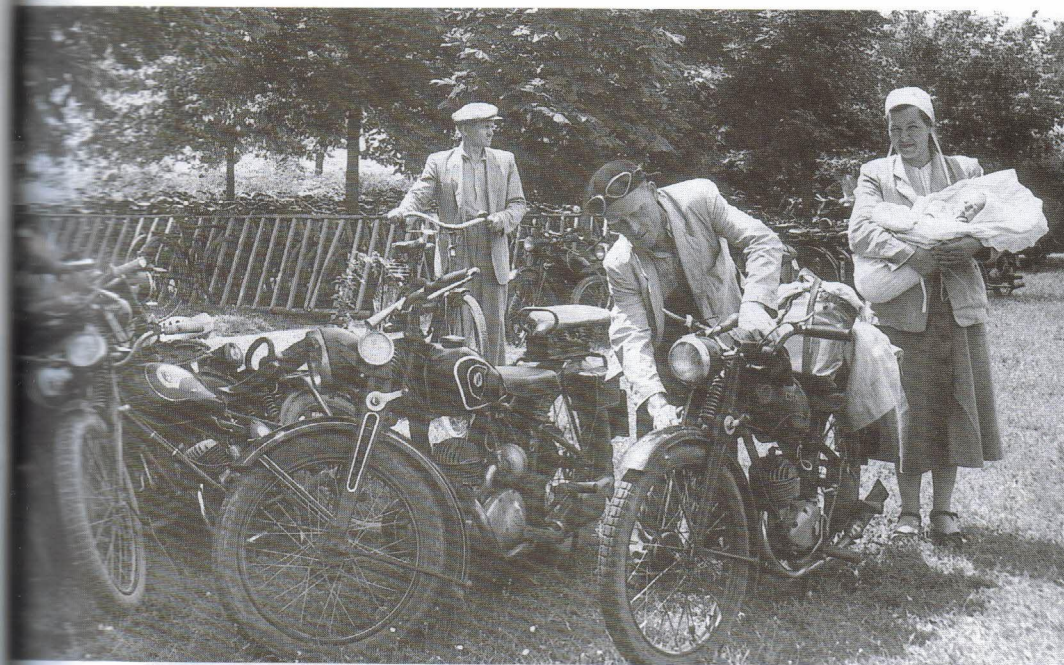
Összeállításunk ezúttal is egyetlen márkához, a Csepel 125-öshöz kapcsolódik. Gyártásukat 1949-ben kezdték meg, s 1956-ban fejezték be. A kezdetben lemezvillás, merevvázás konstrukció 1951-ben már világszínvonalú rugózóelemeket, első és hátsó teleszkópot kapott. A továbbiakban külső változáson alig átmenő kismotorból nyolc év alatt összesen 59 173-at készítettek, a termelés viszonylag jelentős hányadát exportálták.



„Bányásznapi Várpalotán.
Boda Sándor,
a Ferenc akna vágárja
9 évi munka után
4100 forint
hűségjutalmat kapott.
A pénzből
motorkerékpárt vett.
A képen fiával,
Lacival a motornál”

„Túrkevei riport. Mi is megtanulunk motorral bánni.
Teleki József, a túrkevei gépállomás dolgozója,
Osváth Ilona és Júlia, a Vörös Csillag Tsz tagjai”





ATR

AUTÓTRANS
Gépkocsikölcsönző-
és szolgáltató Kft.
Gépkocsikereskedelem,
nemzetközi fuvarozás, egyedi
gépkocsibehozatal,
alkatrészbeszerzés,
export-import tevékenység,
közút - légi út - hajózás.

VIDÉKI TELEPEINK:

1. Biatorbágy, Vörös Hadsereg útja 60.
Tel.: 06-23-40-182
2. Szeged, Autofer, Sárosi u. 11.
Tel.: 06-62-23-316, 22-433.

KÖZPONTI INFORMÁCIÓ:

Telefon: 129-7293
1132 Bpest XIII., Kresz
Géza u. 26.

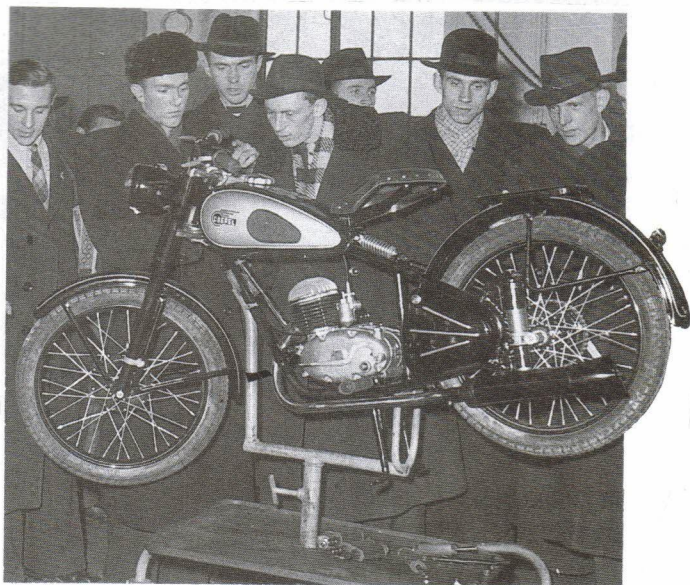


„Új strand Mezőkövesden.
Vereczkei János,
az Észak-Magyarországi
Bányászati Mélyépítő
Vállalat
dolgozója családjával
motorkerékpáron érkezett”

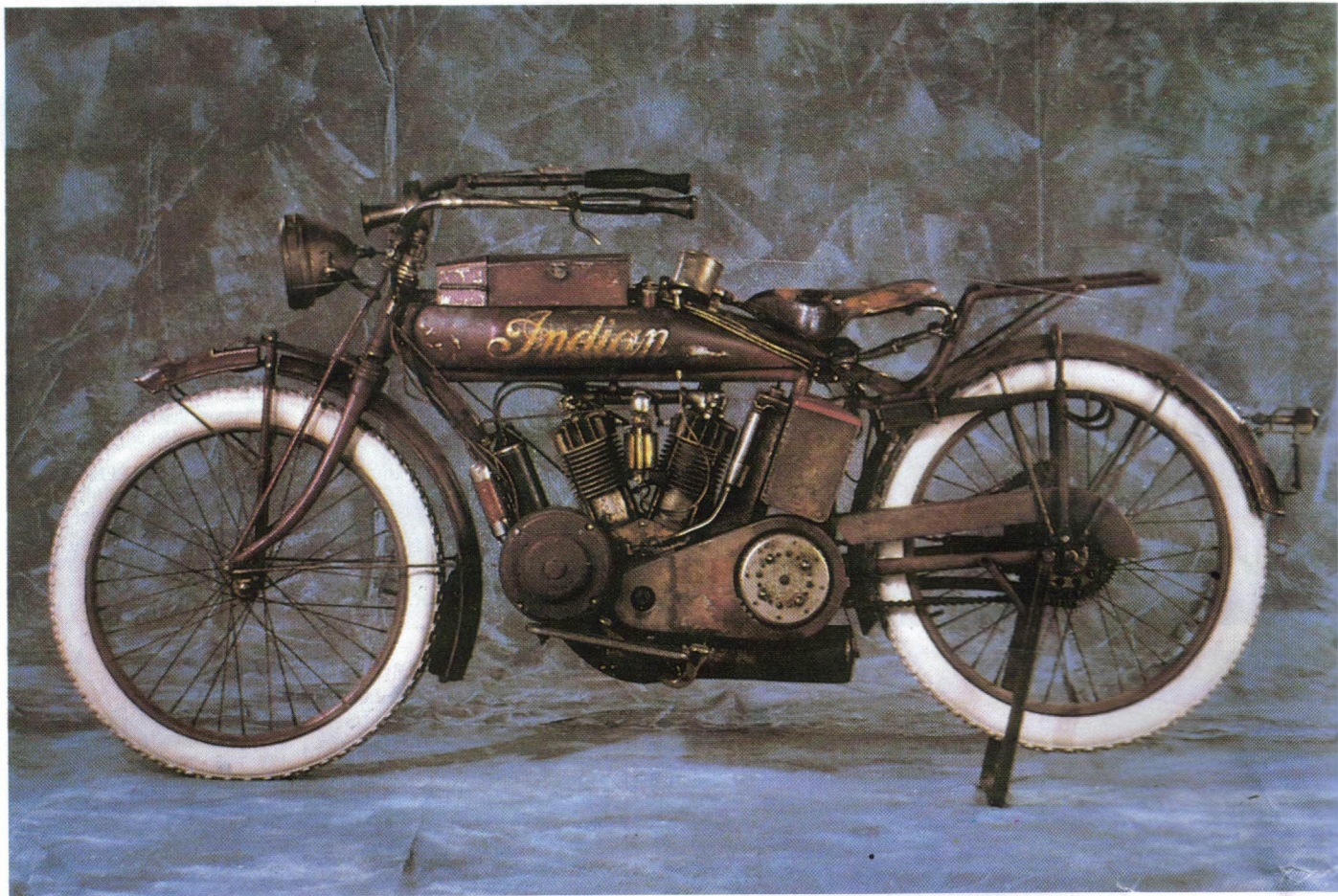


„Szovjet röplabdázók
a Rákosi Mátyás Művekben.
Látogatást tettek
a kerékpár-
és motorkerékpár-gyárban is

◀ „Június 26:
balesetmentes
nap. A szabálytalanul
parkoló motorkerékpárokat
figyelmeztetik
a Kossuth Lajos
utcában”



„A szovjet sportolók
érdeklődéssel nézik
a 125 cm³-es
Csepel motorkerékpárt”



LÁDÁBA ZÁRT RITKASÁG

Ha egy 1914-ben készült motorkerékpár közel nyolcvan év elteltével még mindig gyári, új állapotban van, az valóságos csoda. Erről szól Ocskay Zoltán írása.

▲
Westerville-ben (Ohio állam), a Motorcycle Heritage Museumban állították ki az 1914-es elektromos indítómotoros Indiant

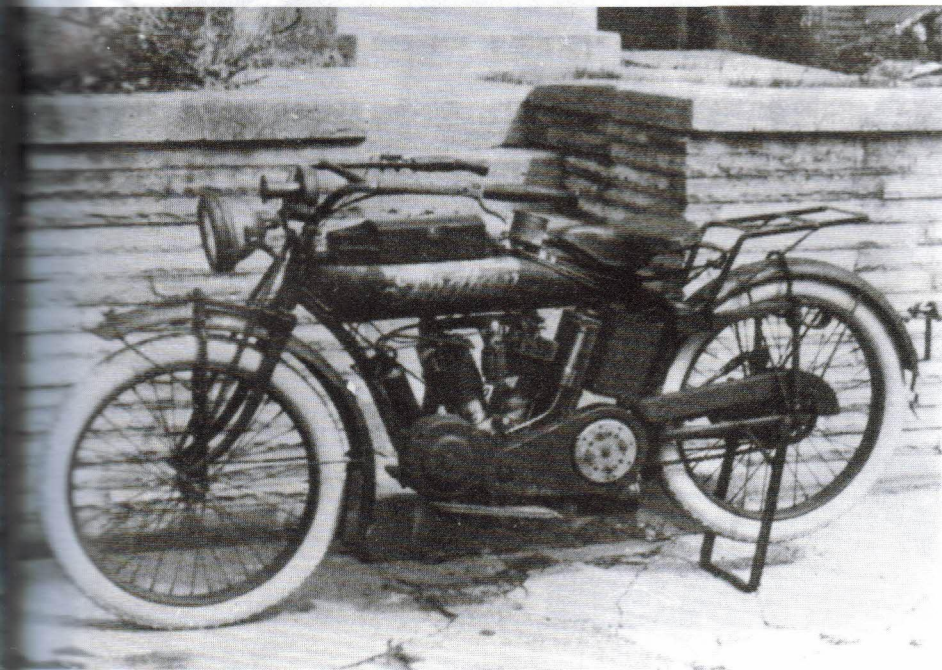
Az Indian motorokat gyártó amerikai Hendee Manufacturing Company az 1910-es évek elején gí-gásként emelkedett ki a világ motorkerékpár-iparából. 1913-ban összesen 31 950 Indiant gyártottak, az üzemek négy hektárnyi területet foglaltak el, a szerelőszalag három kilométer hosszú volt, a munkások száma meghaladta a háromezretet. Ebben az esztendőben mutatkozott be az öt típusból álló sorozatban a hátsó rugózással ellátott váz. William Hendee, a társaság elnöke 1914-re is szeretett volna valami újdonságot, ezért utasítást adott egy elektromos indítómotoros modell kifejlesztésére (ez a szerkezet akkoriban számított újdonságnak a járműiparban). Azzal indokolta döntését, hogy így a nagy, 1000 cm³-es motorú kéthengeresek, főleg az oldalkocsis modellek megőriznék versenyképességüket a könnyű autókkal és a cyclecarokkal szemben.

A gyors munkával megkonstruált szerkezet 12 voltos, 1,5 lóerős volt, két, 6 voltos akkumulátor szolgáltatta az áramot, amelyeket sorba kapcsolva az ülés alá he-

lyeztek el. Az indítómotor lánccal hajtotta meg a főtengelyt, a lánchajtás rángatásait két, kónuszos kuplung csillapította. Az indítómotor kapcsolóval átváltható volt, így dinamóként is működött. A telepek túltöltését feszültségszabályzó akadályozta meg.

Az Indian műszaki gárdájából néhányan kételkedtek a szerkezet megbízhatóságában; ennek ellenére Hendee elnök ra-

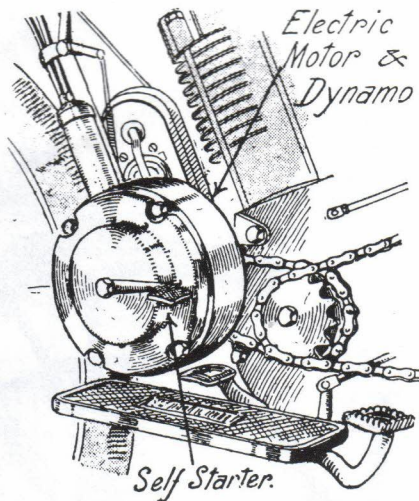
A Hendee Special, ahogyan Bernie de Winter megvásárolta



gaskodott a tervhez, és így a Hendee Specialnak keresztelt, elektromos indítómotoros gép bekerült az 1914-es modellsorba. Elektromos fényszórója, hátsó lámpája, kürtje messze előremutató technikai felszerelés volt egy olyan korban, amikor a motorkerékpárok legtöbbször acétlén- vagy karbidgázos világítást alkalmaztak.

A tamaskodóknak lett igazuk. Bár az indítómechanizmus jól működött, az akkori telepek csak néhány startot tettek lehetővé. A probléma megoldása érdekében két külön akkumulátort adtak a Hendee Specialokhoz, de hiába. Az hagyján, hogy az akku lemerült, ám ezeken a modelleken egyáltalán nem volt mechanikus indítóberendezés, így indíthatatlanná vált a motor. 1914 márciusában, mindössze néhány száz példány legyártását követően a Hendee Specialok előállítását abbahagyták; a gyár levelében ajánlotta fel a tulajdonosoknak az indítómotor berugószerkezetre cserélését – ingyen.

Harry Sucher, aki az Indian 1901-től 1951-ig tartó történetét The Iron Redskin című könyvében alaposan feldolgozta, 1977-ben, a megjelenés évében még azt állítja: „jelenleg nem tudunk létező Hendee Specialról”. Vérbeli kutatóként nem elégedett meg ennyivel, s a világ különböző részein élő gyűjtőkkel folytatott kiterjedt levelezés során kiderült: néhány Hendee Special fennmaradt, igaz, mind berugó-



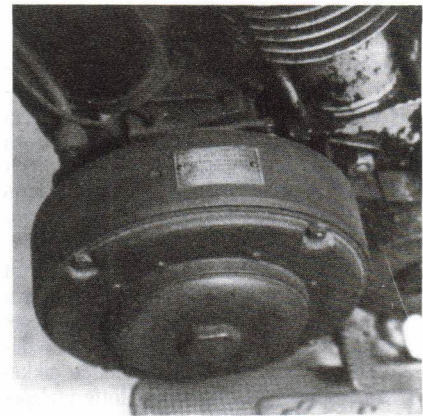
Korabeli magyarázó rajz a különleges mechanizmusról. A nyílal jelzett pedál lenyomásával lépett működésbe az indítómotor

szerkezetesre átalakítva. Amikor 1981-ben Angliában rábukkant egy ilyen, utólag módosított modellel, megerősödött benne a vélemény: nem maradt túlélő. 1983-ban a The Classic Motorcycle című angol szaklap arról adott hírt, hogy Angliában restauráltak egy Hendee Specialt, replika indítómotorral, abból kiindulva, hogy

nincs esély eredeti példány fellelésére. Am a cikk megjelenése előtt néhány héttel Mr. Sucher kapott egy levelet Ohióból, Dayton városból, Bernie de Wintertől. Winter, aki régi autók gyűjtésével foglalkozott, arról tudósította, hogy 1952-ben birtokába került egy vadonatúj Hendee Special. A történet fantasztikus, meghökkentő és szinte hihetetlen.

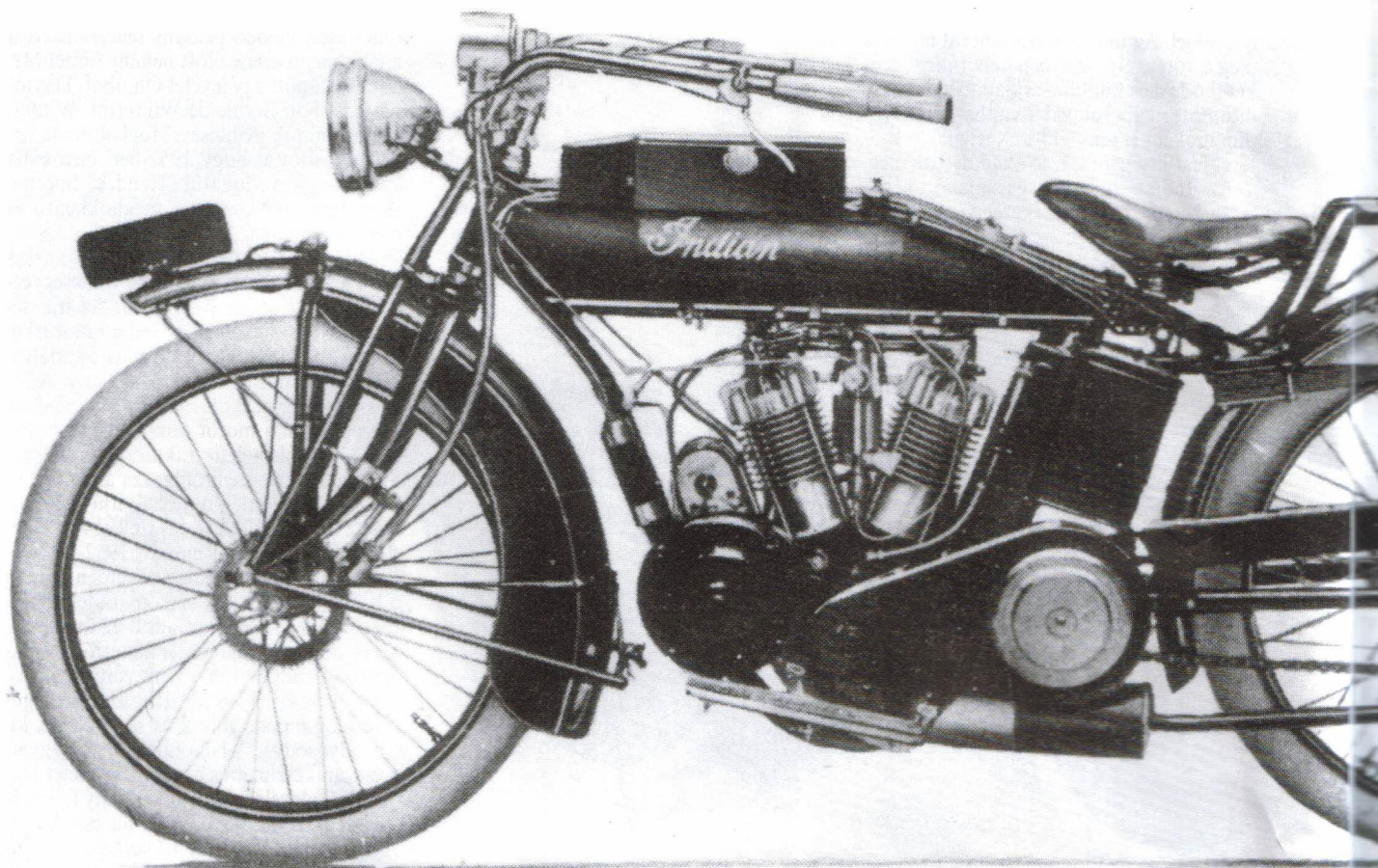
Az Ohio állambeli Middletown vaske- reskedésének tulajdonosa különös egyez- séget kötött alkalmazottjával. Az ifjú se- géd minden vágya egy új Indian motorke- rékpár volt, s a megvalósulás akadálya, amint az lenni szokott, a pénzhiány. A fő- nök megígérte: kölcsönadja a szükséges összeget, ám a motor mindaddig a vaske- reskedés félemeleti raktárában marad, amíg a segéd le nem dolgozza az árát. Ma már kideríthetetlen okból az ifjú sohasem fizette ki a 325 dollárt, így az 1914-es Hen- dee Special ládában maradt 1952-ig, ami- kor a tulajdonos halálát követően el nem adták a vásáruüzlet összes maradék limlo- mát. Winter 100 dollárt adott az Indianért, amelynek távolságmérője 2 mérföldet mu- tatott. A fényezés már nem volt tökéletes, a festék sok helyen lepattogzott, de a gu- mik még puhák voltak és nem voltak ki- kristályosodva. A láda tartalmazta a gyári szerszámkészletet és a garancialevelet is.

Winter leveléhez csatolt néhány fotót, és ezek felhasználásával Harry Sucher illusz- trált beszámolót közölt a The Antique Mo- torcycle című lap 1983/2. számában. A tu- dósítás kissé misztikus lett, mert Sucher a



Közelkép a „vasbolti” gép dinastarterjéről. Az Indian-gyár mérnökei a Standard Electric szakembereivel közösen fejlesztették ki a szerkezetet

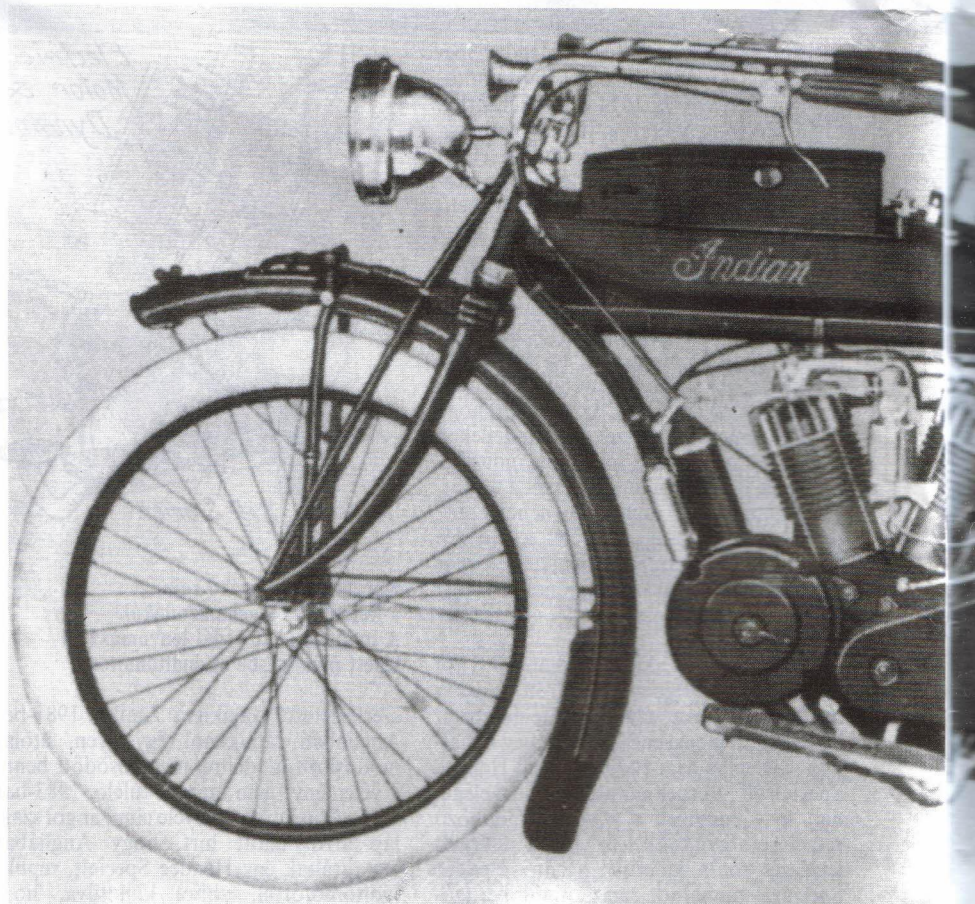
tulajdonos kikötésének megfelelően nem árulhatta el, hol van a motorkerékpár. Mr. Winter el akarta kerülni az érdeklődők és vásárolni szándékozók rohamát, legaláb- bis erre hivatkozott. Mert lehet, hogy csak pontatlanság, mindenesetre az American Motorcyclist című magazin közelmúltban ►



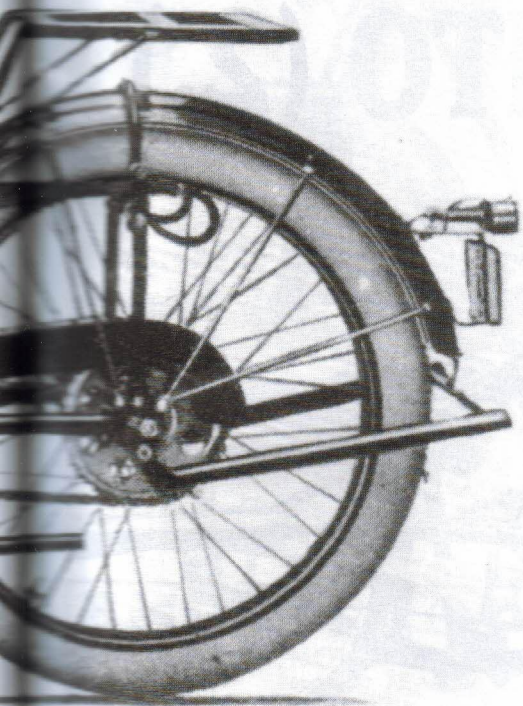
► megjelent számában William Scott, a Hendee Special jelenlegi tulajdonosa azt írta, ő 1980-ban vette meg a motort Bernie de Wintertől. Ily módon elképzelhető, hogy a különleges gépezet már nem is volt Winter tulajdonában, amikor az első publikáció erről a járműről megjelent, s ezért akart a háttérben maradni. William Scott cikkéből egyébként kitűnik, hogy a vásárlás óta eltelt idő alatt 86 mérföldet tett meg az Indiannal, főleg bemutatók, veterántalálkozók alkalmával.

Azt hihetnénk, a teljes épségben előkerült Hendee Special minden, az indítómotorra vonatkozó korábbi bizonytalanságnak véget vetett. Arról, hogy nem így van, éppen William Scott tehet, aki az imént említett cikkében azt írja: „a dinamó nem töltötte a telepeket, a gyár azt ígérte, hogy az akkumulátor közel háromezer kilométeres út megtételéhez elegendő energiát tárol”.

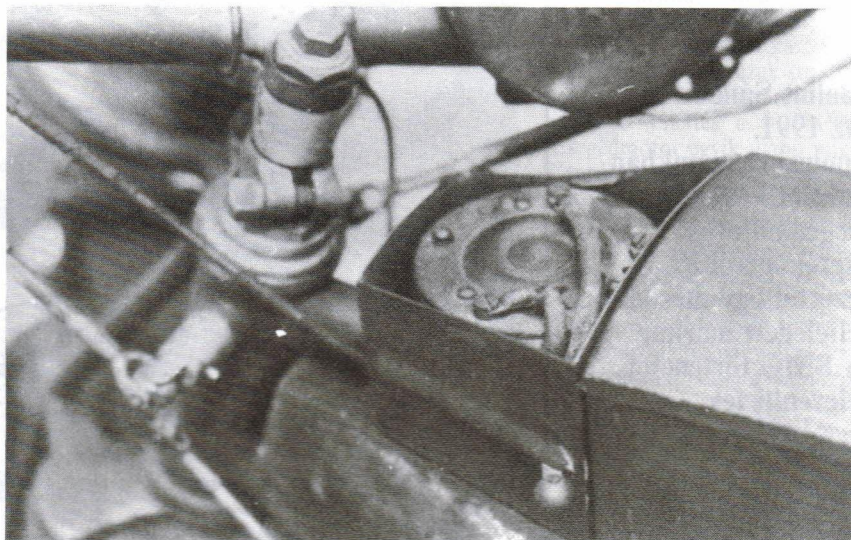
Ez a megjegyzés több kérdést vet föl. Ha a dinamó nem töltötte a telepeket, akkor csak az elektromos felszereléshez, tehát a világításhoz és a kűrthöz szükséges áramot szolgáltatotta? És minek a feszültségszabályozó? Nehezen érthető az is, vajon mire alapozta volna a gyár a háromezer kilométerre vonatkozó limitet. Hiszen amennyiben valaki állandóan világosan motorozott, nem használva kűrtöt sem, akkor mitől merült volna le a két akkumulátor. A rejtély kulcsát talán megtalálhatjuk, ha alaposan szemügyre vesszük a William Scott tulajdonában levő motort. Látható, hogy nincs gyújtómágnese, a váz első csövében gyújtótekerccs kapott helyet,



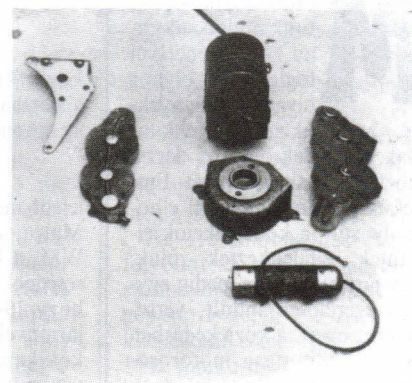
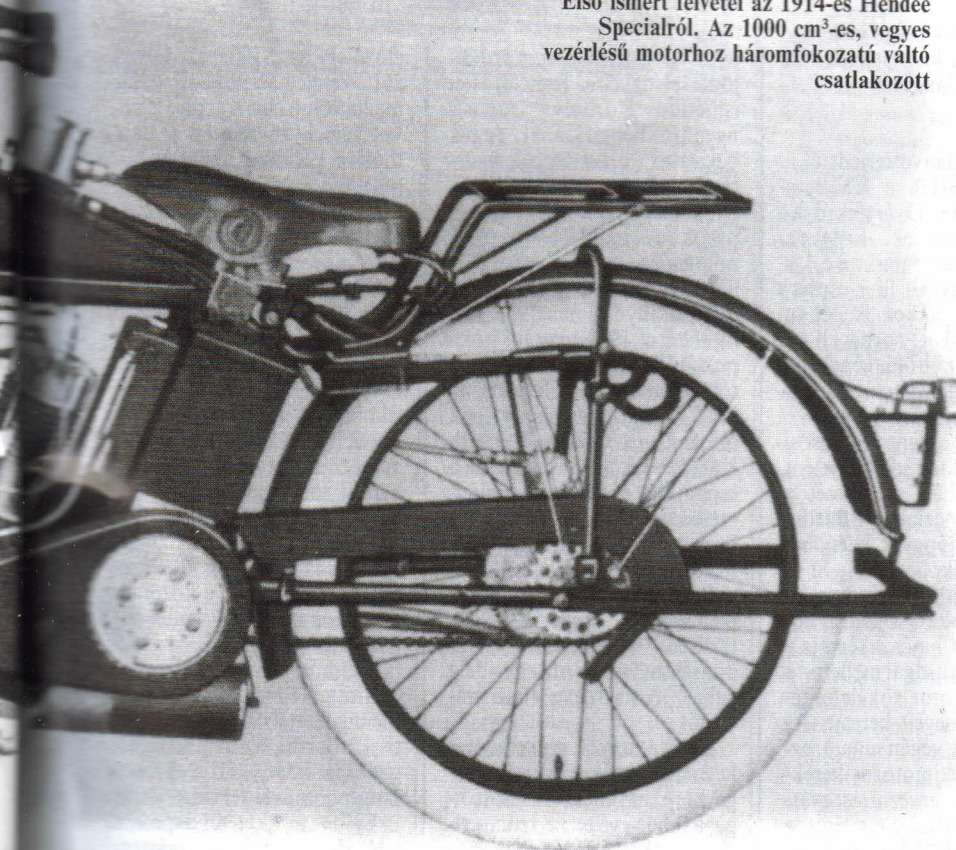
Sajnos – érthető módon – minden kép a Hende Special bal oldalát mutatja, ám így is érdemes megfigyelni a motorkerékpár gazdag felszereltségét



Az üzemanyagtartályra erősített dobozban kapott helyet a dinastarter átkapcsolója



Első ismert felvétel az 1914-es Hende Specialról. Az 1000 cm³-es, vegyes vezérlésű motorhoz háromfokozatú váltó csatlakozott



E „kellékek” segítségével lehetett mágnesgyújtásúvá alakítani a motort. A töltény formájú alkatrész a feszültség szabályozó, amelyet az első vázcsőre rögzítettek

tómotor lábkapcsolóval hozható üzembe, míg másoknál a kis kar nem látható, feltehetően a kormányon elhelyezett elektromos kapcsoló vette át a szerepet.

Az elektromos indítómotoros Indian sok gyűjtő számára az elérhetetlen álom szinonimája lett, így nem csoda, hogy Magyarországon is akadt már, aki híreket hallott ilyen modell hazai létezéséről. Mielőtt túl sok követője akadna, megjegyezzük: nincs nyoma annak, hogy 1914-ben Indian gépeket szállítottak volna Közép-Európába.



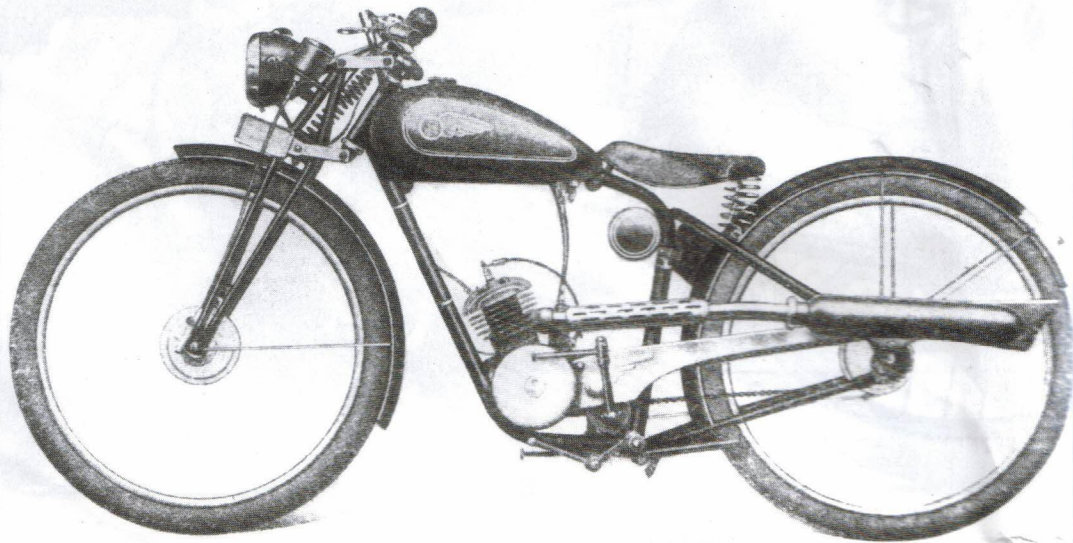
MAGYAR PEDÁLMENTESÍTŐ (2.)

Bálint Sándor
az 1991.
júniusi számunkban
az SHB 98-as
segédmotoros
kerékpárról írt,
ezúttal egy másik
elfeledett márka,
a BMG történetét
elveníti fel.

Motorkerékpár-iparunk múltja sokszinű. A történetével foglalkozók olykor olyan eseményekre, konstrukciókra bukkanunk, amelyek egykor lázba hozták a szakembereket. Emeljük az idő múlásával elhomályosult, a konstrukciók eltűntek, elfelejtkeztek róluk. Így járt a BMG is, pedig egykor ígéretesen indult, versenyeket nyert, a közlekedésben is meghódította a motorosokat.

Megjelenése nehéz időszakra esett. A gumiabroncs beszerzésének bonyolultsága, továbbá a havonként kiutalt motalkó (80 százalék benzin, 20 százalék alkohol) mennyiségének folytonos csökkentése az autósokat, a motorosokat egyaránt sújtotta. A gépjárművesek egyre kisebb kategóriájú járművekre ültek át, végül a kismotorkerékpároknál, illetve a segédmotoros kerékpároknál kötöttek ki.

Magyarországon a motorozás az 1930-as évek második felében látványosan fellendült. Viszonylag elérhető áron árusították a kisebb-nagyobb gépeket. Ebben az időszakban



Egyik jellegzetessége volt a Bartha-féle kisgépeknek az egyenes kipugócsó

jelent meg, illetve terjedt el a Mátra, az SHB, a KMB, a WM, a BMG. Gyártóik nyereséggel termeltek. Érdekes, hogy 1942-ben, amikor e kis járművek havi öt liter motalkót kaptak, akkor is sokan vásárolták őket; sorba álltak értük, pedig külföldi gépeket – főleg német gyártmányúakat – azonnal vehettek volna.

Ebben az ellentmondásos, tragédiákkal telt időben jelent meg és próbált szerencsét a BMG. A márkanév Bartha Motor- és Gépgyár kezdőbetűiből adódik.

Bartha Szabolcs gépészmérnök, mérnökkari százados korának ismert hajószakértője – egyéb elfoglaltságai mellett – a kétütemű motor tökéletesítésének lehetőségeit kereste. Az 1930-as évek végén elhatározta, hogy segédmotoros kerékpárokat fog tervezni és gyártani. Megkedvelte ugyanis a Mátra és a WM konstrukció-

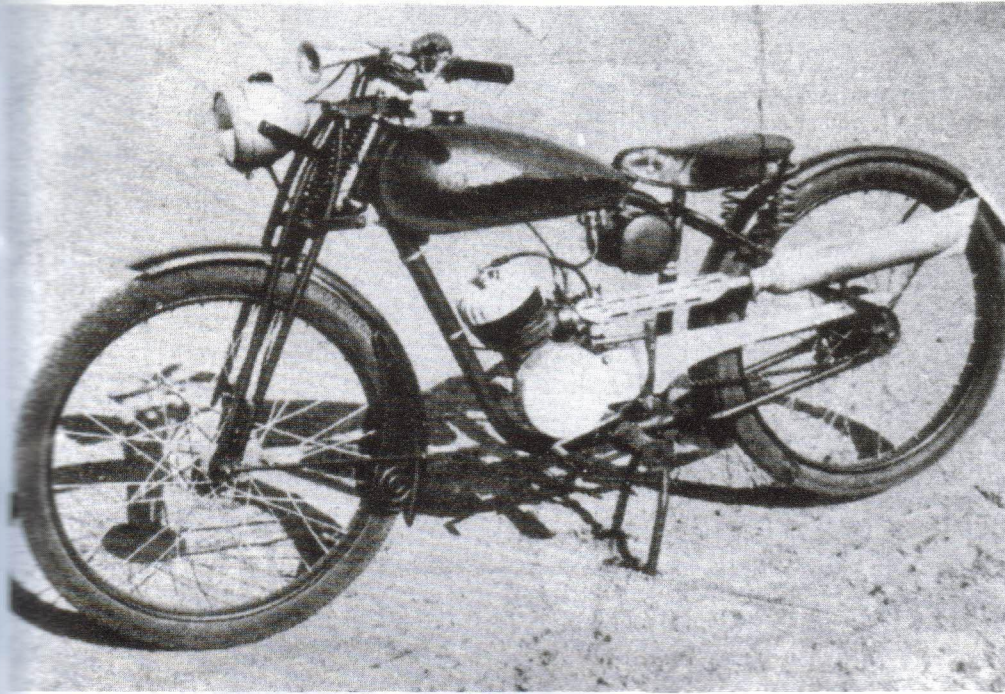
it, az SHB fejlődését is érdeklődéssel figyelte. Személyesen ismerte Korbuly Jánost, ugyanis beosztásánál fogva bejáratos volt a csepeli gyárba, s ott a helyszínen tanulmányozta a segédmotoros kerékpárok összeállításának technológiáját. Ugyanakkor az SHB céget is ismerte. Már mint aranydiplomás mérnök mondta el 1979 nyarán, hogy például a vázkészítést az SHB-től tanulta; Bán István, az SHB Thököly úti üzemének műszaki vezetője és Horváth Károly vázkészítő vezette be a csőhajlítás és forrasztás rejtelmébe. Korbulytól pedig az üzemszervezést tanulta meg. Minthogy aktív katonatiszt volt, saját üzem alapítására nem volt lehetősége, „csendes-társként” vett részt cége beindításában, az üzem egy ideig Juhász Antal neve alatt működött.

Bartha ügyes szakembereket, versenyzőket gyűjtött maga köré, akiknek tanácsait figyelembe véve tervezte meg típusait. Horváth Károlyt, aki

előzőleg az SHB-nél dolgozott, részlegvezetőként alkalmazta. Gutschy Károly, a neves versenyző szintén a Bartha-hoz került, Lukavecz Ferencet, a motorkerékpár-, autó- és a motorcsónak-rekordert szintén alkalmazta, csakúgy mint Szabó I. Lászlót, a későbbi versenyzőt.

A 98-as motort, amely a blokkján viselte a BMG-jelet, hosszas nekikészülődés után rövid idő alatt megtervezte. Elmondta, hogy a német Ardie RBZ 125-ös és a 200-as adta az ötletet; e járműveket a berlini nemzetközi kiállításon látta először. A német cég mérnökei tájékoztatták őt az egyenes kipufogócső alkalmazásának előnyeiről s közölték vele, hogy egyrészt anyagtakarékossági, másrészt gyártástechnológiai okok miatt döntöttek e megoldás mellett (nem kellett a csövet meghajlítani). Bartha az érveket elfogadta, a BMG-ket is egyenes kipufogócsővel tervezte.

E kis gépeket Budapesten (III., Bécsi út 96/a) gyártot-



Az egyenes kipufogó miatt a motor „sivított”

BMG KISMOTOROK

VEZÉRKÉPVISELET: MOTOR- ÉS BÉRAUTÓIPARI KFT.
BUDAPEST, IV. FERENC JÓZSEF-RAKPART 2
Az országban mindenhol BMG

KÖRZETKÉPVISELETEK: GYŐR: Dobos Vilmos
DEBRECEN: Szoboszlai István
NAGYVÁRAD: Andriška-garázs
KOLOZSVÁR: Augustich és Nagy
KASSA: Felsőmagyarországi Gépkereskedelmi Kft.

GYÁRTJA: v. Juhász Antal motor- és Gépüzem, Budapest

ták. Bartha nemcsak a megszületésükről, hanem az értékesítésükről is gondoskodott. Tekintve, hogy előre nem tudhatta, hogyan fogadják járművét, az első hét példányát a postának ajánlotta fel kipróbálásra. Jól számított, a postának megtetszett e típus, ötvenes sorozatban vásárolta őket 1942-ben és 1943 első felében. Ugyanakkor a leventeservezet is felfigyelt a formás BMG-re, egy-kettőnek kipróbálása után ötvenet vett belőle (később a Phänomen típusú rendszeresítette oktatóbázisaim).

Eddigi ismereteink szerint a BMG segédmotoros kerékpárok árusításával először a Hrubos cég foglalkozott a III. Vörösvári út 1., és az Újpest, Lőrinc út 18. szám alatti üzletében. Hrubos József kerékpár- és motorműszerész 1942 első felében elmondta az újságíróknak, hogy a jármű-

veket ő árusítja kizárólagos joggal. A konstrukció ismeretése során hangsúlyozta, hogy a gépnek csupán egy lánc van, a motor kikapcsolásával kerékpárként is használható. Sebességváltója kétfokozatú, kapcsolója a kormányon van, motorja pedig Amal karburátorral működik. Végül megjegyezte: míg a többi segédmotoros kerékpárra várni kell, a 3 lóerős BMG azonnal kapható.

A BMG vezérképviseletét – miután gyártása felfejlődött – 1942 végén a Motor- és Bérautóipari Kft. vette át, és az országban öt helyen körzetképviseletet szervezett.

A jármű népszerű lett, az igényeket már alig tudták kielégíteni. Mílhogy a gyárat bővíteni nem lehetett, Bartha a Gamma Művekben és Diósgyőrben is gyártatta a motorokat. Bartha szerint a Gammának annyira megtetszett a

A Motor- és Bérautóipari Kft. körzetképviseletei 1942 őszén

konstrukció, és oly nagy üzletet látott benne, hogy 1943-ban, amikor a rendelkezéseknek megfelelően elkészítette a háború utáni ún. béketervét, abba felvette a BMG kismotorkerékpárok gyártását.

Visszaemlékezésekből tudjuk, hogy a Bécsi úti üzem létszáma 20–30-at számlált, csak akkor szökött fel 50-re, ha hirtelenjében rövid határidős, nagyobb megrendelést kapott. Létszáma alapján tehát a kisüzemek kategóriájába tartozott, gépparkjának korszerűsége azonban kiemelte társai közül. A legújabb rendszerű marógépek munkába állításával olyan színvonalat ért el, amely a Gammára volt jellemző.

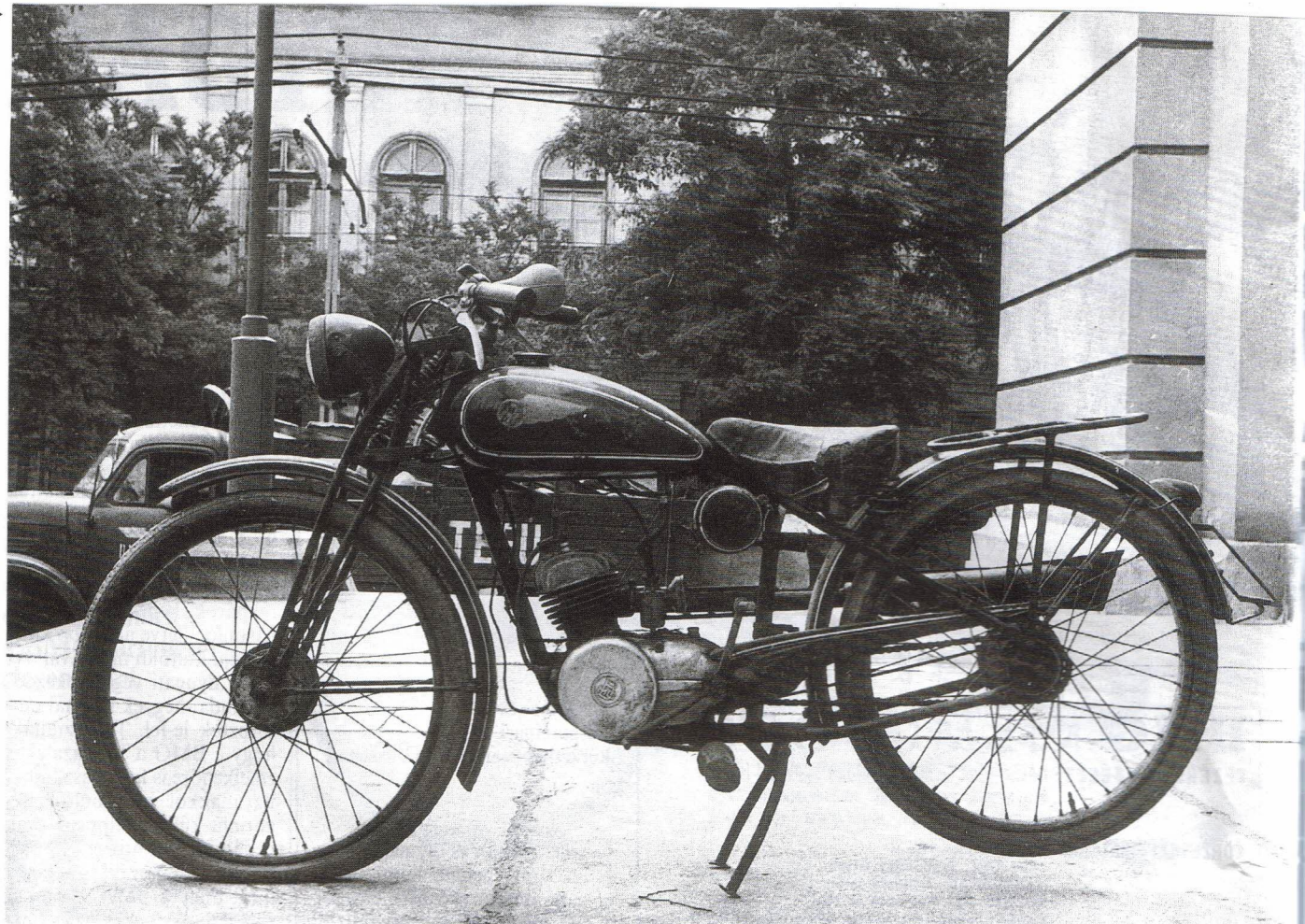
1943-ban némileg módosított BMG-t mutattak be. A 3,2 lóerős kismotor formailag alig változott, szerkezetiileg annyit, hogy a sebességváltókapcsolót a kormányról eltávolították, lábkapcsolásúvá alakították, hajtópedáljait leszerelték, berugóval látták el.

A gyárat a Műegyetemről, a Haditechnikai Intézetből, a mérnöki kamarától, a szakfolyóiratok szerkesztőségeiből gyakran meglátogatták. A be-

jelentett vendégeket általában Bartha fogadta. 1943 tavaszán, amikor az egyik újságírókból álló csoportot kalauzolta, újdonságokról is beszámolt nekik. Mindenekelőtt bemutatta a raktárt, ahol az összeszerelésre váró karterek, ezek öntvényei, vázak stb. sorakoztak katonás rendben. Kézbe vehették a 60 cm³-es segédmotor egyik újabb mintapéldányát, a szerkesztési irodában tanulmányozhatták a 125-ös motorkerékpár terveit. A séta végén motorozhattak a BMG típusokkal. Összehasonlíthatták e kismotorkerékpárok képességét néhány hasonló, illetve nagyobb kategóriájú külföldi márkával. Az üzem nyugati végénél kezdődő Budai-hegyek lábánál motoroztak le-fel. Tapasztalták, hogy a BMG a 16 százalékos emelkedőre is felkapaszkodik, ugyanakkor a hasonló kategóriájú külföldi típusok csak pedálhajtás segítségével jutottak fel a dombra. Úgy ítélték meg, hogy a BMG 98-as körülből a 125-ösök teljesítményét produkálja. Bartha elmondta, hogy a gépe eléri a 65-70 km/h sebességet, fogyasztása pedig nem haladja meg a 2 liter/100 km értéket.

Az Automobilizmus című folyóirat az 1943. évi áprilisi számában többek között a gép sportsikereiről ír. Az első, kiemelkedő sikerét Miskolcon 1942 pünkösdjén érte el, erre így emlékezett vissza: „Az elmúlt évi leventeversenyen történt: a salakpályaverseny rajtjánál egy új kismotor jelent meg. Senki sem tudott közelebbit felőle, de feltűnt a kis gép formás építése és gondos kivitele. Mikor azután a kis BMG – mert ez volt az ismeretlen jövevény – Gutschy Károllyal nyergében a rajt után nekiiramodott és sivító motorral csakhamar a mezőny élére állva, biztosan győzött, ugyancsak híre ment az új magyar kismotornak. A BMG kismotorkot azóta szépen elterjedtek...”

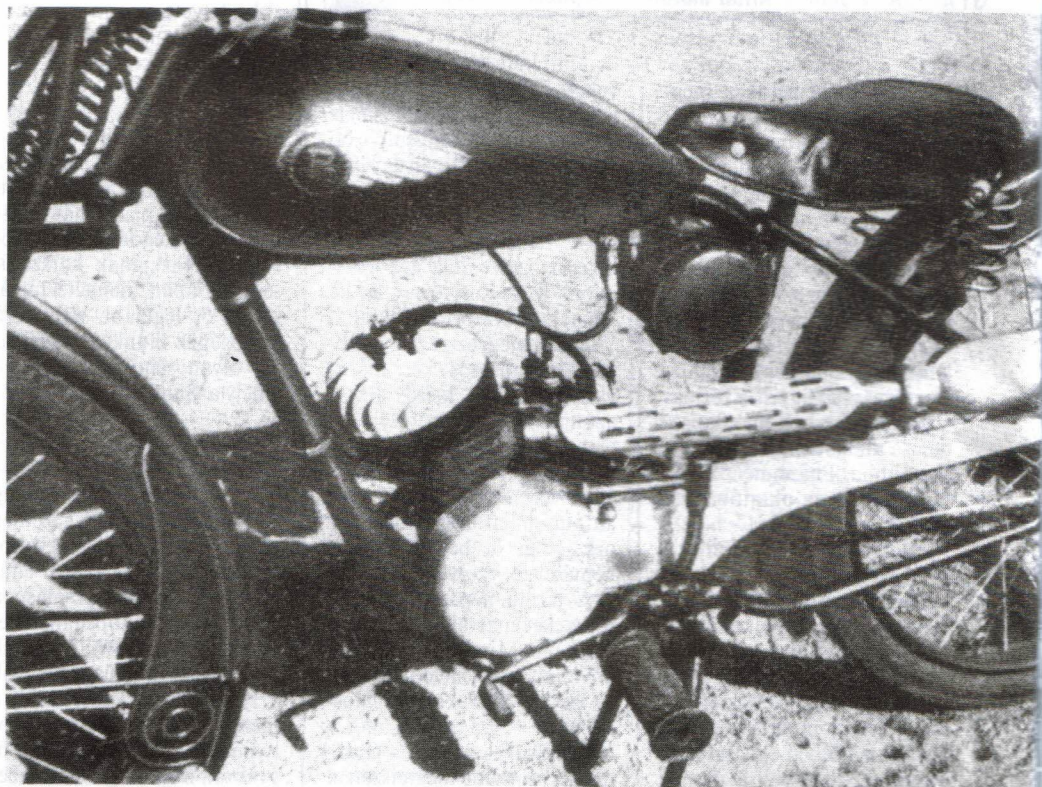
A Bartha-féle járművek 1942-ben és 1943-ban (az utóbbi évben már alig-alig, ▶

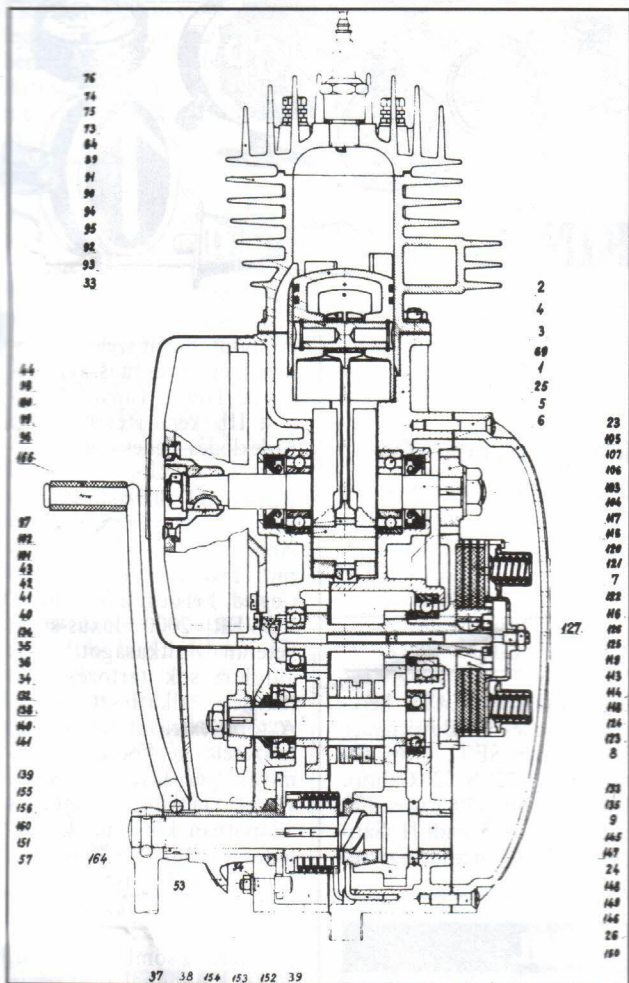


Felújításra váró 98-as BMG

►ugyanis nem írtak ki versenyeket) állandó résztvevői voltak a leventeversenyeknek. Ezen sokan indultak, mert általában motalkóhoz és gumiabronchhoz jutottak. Szegeden 1942 júliusában rendezett ún. gyorslevente versenyre 127 nevezés érkezett a Leventék Országos Parancsnokságára. Külön indították a leventéket és a civileket. Az utóbbiak között volt Horváth Károly, aki BMG-jével, kategóriájában a 3. lett. A szeptemberi tihanyi találkozón 150-en száguldoztak a pályán, a BMG a 100-asok között a civilek csoportjában a 3. és a 4., a leventéknél a 2. helyre érkezett be. Az ok-

Lyuggatott védőlemezzel borították be a magasan vezetett kipufogócsövet





tóberi Hírvívó motorkerékpáros versenyen 144-en vágta neki a 102 km-es távnak, amely a Hármashatár-hegy lábától indult, Dobogókő és Esztergom érintésével Ac-quimcumig tartott. A rendezők roppant nehéz terepezést is beiktattak. Az embert és gépet próbáló küzdelemben, a legkisebb kategóriában az alig 14 éves Bohács Antal győzött betekerős BMG-jével.

A betekerős és a berugós típusok egyike-másika rugózott hátsó kerékkel készült. Horváth Károly szívesen versenyzett velük. Bartha úgy tervezte, hogy az 1943. évi típusának egy-két sorozatát már e megoldással gyártja.

Az ígéretesnek induló típusok fejlesztése azonban nem tartott sokáig. A hatóság 1943 második felében már csak öt liter motorkötő engedélyezett, illetve utalt ki a segédmotoros kerékpáron közlekedők részére, a gumiabroncs beszerzése is megnehezült, a versenysport is haldokolt. Bartha ekkor már havi 50 garnitúra gumiabroncsot kapott, az év végén már csak egy-két darabhoz jutott. 1944 elején elrendelt szigorú anyag- és energia-takarékosság, az acélárak zá-

rolása, a katonai helyzet, a bombázások akadályozták a termelést. A BMG üzem is fel-függesztette működését.

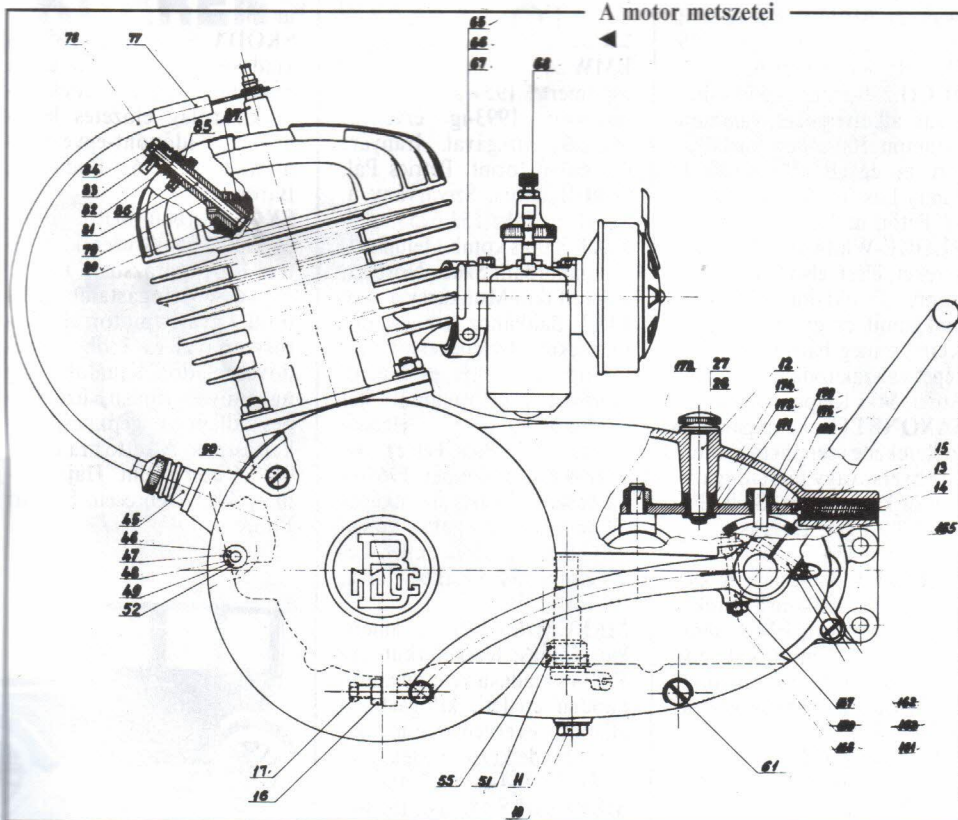
Az ostrom idején, mint anynyi cég, Bartháé is súlyos károkat szenvedett. Raktárai kiürültek, szerszámgépei eltűntek. Az udvaron talált régi esztergapad, két lyukcsiszológép, két csőhajlítógép kijavításával indult meg a munka. Miután az Elhagyott Javak Kormánybiztossága néhány szerszámgépet kiutalt az üzemnek, megindult a termelés. Az ismert segédmotoros kerékpárok és a 125-ösök mellett vasúti motoros hajtányokat gyártottak a MÁV és Jugoszlávia részére, utóbbiakat jóvátételre. Ebben az időben Lukavecz Ferenc volt a próbamester.

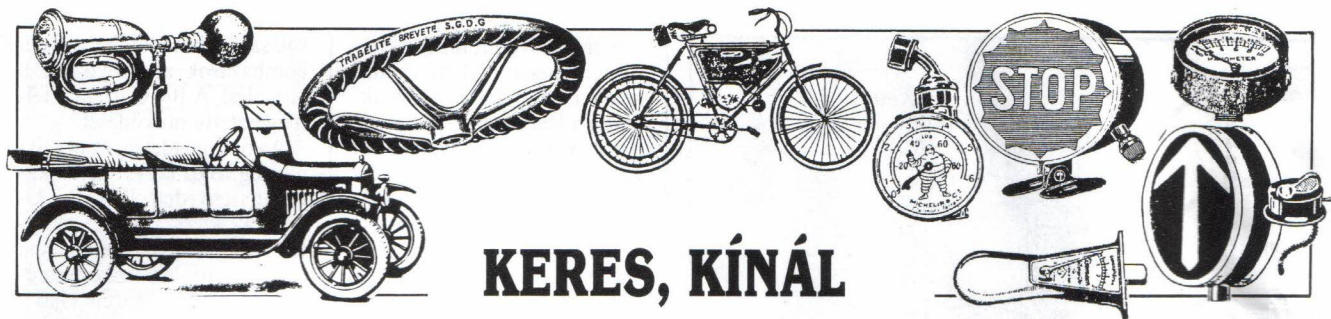
Az új kormányzat nem fogadta el Bartha Szabolcs katonatiszti múltját. Különböző vádakkal illették, letartóztaták, kiengedték, majd újra eljárást indítottak ellene. A céget végül bezárták, Bartha pedig külföldre menekült 1947-ben. Két évig Európában maradt, majd Argentínába utazott. Hamarosan autójavító telepet létesített, teherautókat szerelt össze, kísérletezett két-ütemű motorokkal, motorkerékpárokat gyártott. A felsoroltakon kívül szellőzőberendezéseket és pneumatikus szállító rendszereket tervezett és állított össze. Több találmányára kapott szabadalmat Buenos Airesben. Az 1970-es évek közepén, a Magyarok Világszövetségének közreműködésével, a magyar nagykövetségen vette át az aranydiplomáját. Ezt követően többször is járt Magyarországon, az 1980-as években halt meg Argentínában.

A BMG-k, Bartha elmondása szerint több változatban készültek. Az elsők közé tartoztak a 60–68 cm³-esek, a 98-asok megjelenésével ezekből már keveset állítottak össze. A 98-asokat legalább ötféle kivitelben árusították, a 125-ösöket, megrendelésre kisebb és nagyobb tankkal hozták piacra.

E típusok az 1950-es és az 1960-as években még forgalomban voltak. Ma már egy-két példány létezik belőlük. Elfogytak, legfeljebb a gyűjtők emlékeznek rájuk.

A motor metszeti





KERES, KÍNÁL

KERES

AUTÓ

FIAT 850-es Abarth, Alfa Romeo, BMW, Bugatti és egyéb, 1964 előtti FIAT-típusokat, valamint a Lancia 1970 előtti típusait. Részletes, fényképes válaszokat várok, ármegjellel. Heinfart Zoltán, Loc. La senese 53031 Casole D'Elisa (Siena) Italia.

FIAT 500-ashoz eredeti, jó állapotú első és hátsó emblémát, világításkapcsolót, krómzott lámpakereteket, magyar és olasz nyelvű évkönyvet. Tóth Éva, 1012 Budapest, Mátray u. 3. Tel.: 135-5476.

FIAT Berlinához (1939 és 1948 között gyártott 1100-as típushoz) bármilyen alkatrészt (főleg motort), képet, rajzot és leírást. Mészáros Zsolt, 7400 Kaposvár, Pázmány Péter u. 83.

FORD Consul 315-öshöz (1961 és 1963 között gyártott típushoz) műszaki leírást és márkatársakat. Horváth Nándor, 8200 Veszprém, Gyöngyvirág u. 20. Tel.: (80) 25-481.

MERCEDES 220 S-hez, 1957-es kiadásúhoz (motor-típus: 924) levegőszűrőháza, komplett motort, valamint spiatér krómozásához címet. Szendi H. Sándor, 6640 Csongrád, Szécsényi út 64.

OPEL 600-ashoz (1921-es kiadásúhoz) vázat, sebességváltót és egyéb alkatrészeket. Kátai László, 5743 Lökösháza, Petőfi út 33.

VOLKSWAGEN Kübelwagen, Schwimmwagen 1949 és 1950 közötti mikrobuszhoz alkatrészeket: futóművet, első, hátsó sebességváltót, 16"-os felnit stb. Ifj. Kecskés György, 8229 Csupak, Veszprémi út 30.

E rovatunkban megjelenő hirdetések ingyenesek.

Kérésünk csupán az, hogy a négyhetes átfutási időt figyelembe véve minél előbb küldjék be hirdetésüket a következő címre:

**Autó-Motor Veterán Szerkesztősége,
Budapest 1400, Pf. 1**

MOTOR- KERÉKPÁR

BMW R35-ös 1937-1939-es évjáratúhoz első, hátsó lámpát és kormányt. Czibere Árpád, 4032 Debrecen, Görgey út 4. fszt. 1.

CSEPEL 125-öshöz forgalmival rendelkező vázat vagy blokkot (hibás is lehet), valamint kipufogót, első, hátsó lámpát, karokat, markolatot, számszámolót, fékdobot stb. Biszterszky Gábor, 3529 Miskolc, Középszer u. 36.

PUCH 250-eshez és 350-eshez vázat, alkatrészeket, valamint Triumph 500-ashoz karburátort és egyéb alkatrészeket. Kátay László, 5743 Lökösháza, Petőfi út 33.

RUDGE-Whitworth-hoz első kereket, ülést, első lámpát, vezérmű oldaltakarólemezt, tankgumit és gyújtómágnest. Keresek még bármilyen fényképet és szakirodalmat. Ádám Attila, 5411 Kétpó, Béka u. 31.

SAXONETTE, kerékpár hátsó kerekébe szerelhető motorhoz nyers- vagy mintadugattyút és karburátort. Sallai Péter, 3300 Eger, Darvas u. 17. Tel.: 10-744.

SAROLEA 350-eshez fékdobot, D-Rad R04-hez kerekeket, karburátort, FN Saharakerékeket, valamint NSU 501 OSL-hez váltót és dinamót. Zilahi Zoltán, 5900 Orosháza, Bajnok u. 12/b. Tel.: (68) 12-334.

VEGYES

KATALÓGUSOKAT keresek Mercedes 300 B Adenauer 300 SL, 300 SE/C, 170 Cabrio, 190 SL, 220 S, 220 Cabrio, 170 Roadster, 170 VA és 170 S típusokhoz. Szendi H. Sándor, 6640 Csongrád, Szécsényi út 64.

KÍNÁL

AUTÓ

BMW 501 típusú, 2000 cm³-es oldtimert, 1954-es évjáratút felújítva, 1993-ig érvényes műszaki vizsgával. Irányár: 4,5 millió forint. Petrics Pál, 2040 Budaörs, Szivárvány u. 20. II./6. Tel.: 153-6253.

FIAT 500-as kombit felújított, jó állapotban. Szűcs Norbert, 6900 Makó, Munkácsy u. 4/a. FIAT Balillához hengerfejtömítéseket, szelepeket, vezérműfogaskerekeket és láncot, hajtókarokat, valamint két laprugóköteget. Hecksó György, 7625 Pécs, Péter u. 44.

FORD Escort coupét, 1969-es kiadású 1100-ast, üzemképes állapotban műszaki vizsga nélkül, pótalkatrészekkel. Lévai Csaba, 5085 Rákóczi falva, Bartók u. 59.

MERCEDES 220 S-t, amerikai lámpás, fecskéfarkút. Az 1959-es kiadású veterán autón minden eredeti, kifogástalan állapotú, és érvényes műszaki-
val is rendelkezik. Érdeklődni a (44) 15-154-es telefonon.
MERCEDES 180-ast, 1954-es

évjáratút, oldalt szelepeelt motorral, érvényes műszaki vizsgával. Tobler Tamás, Budapest III. ker., Hévízi út 31. Érdeklődés lehetőleg hétfőig.

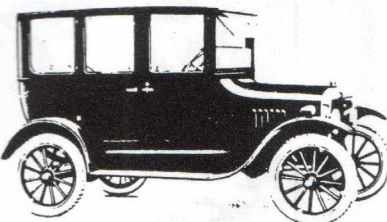
PEUGEOT 403-ast, 1958-as kiadásút felújításra szoruló állapotban. Irányár: 50 ezer forint. Lédeczi Gusztáv, 2700 Cegléd, Felszegi u. 4.

ROVER 2000 luxus-sport veterán ritkaságot. Az autóhoz sok tartozékot és tartalék alkatrészt adok. A több extrával (pl. klíma) felszerelt gépkocsit forgalmival, érvényes műszaki vizsga nélkül, üzemképes állapotban kínálok. Érdeklődés: 1074 Budapest, Munkás u. 3/a. fszt. 1.

SKODA Spartak, 34 éves személygépkocsit 40 ezer forintért. Zsombor Sándor, 6400 Kiskunhalas, Corvin u. 28.

SKODA Spartakot, 1957-es kiadásút, jó állapotban, rendszám nélkül. Érdeklődni kizárólag előzetes levélni időpont-egyeztetés után. Cím: 1161 Budapest, Baross u. 48.

SKODA 1000 MB-t, 1967-es kiadásút 48 ezer kilométerrel. A garázsban tartott gépkocsi kifogástalan állapotú, gyári motorral, karosszériával és 3 db szélvédővel eladó. Kínálok még ugyanilyen típusú, üzemképes állapotú gépkocsit alkatrészeknek. A kettő ára összesen 85 ezer forint. Hajas Tamás, 4025 Debrecen, Ságvári Endre u. 7.



TRABANT 500-ast, 30 évest, lejárt műszakival. Csak a fékberendezés igényel felújítást. Babcsán Róbert, 3078 Bábonytereny (Kistereny), Zrínyi u. 75/a.

VOLKSWAGEN 1200-ast, 1957-es kiadásút igen jó állapotban apróbb munkákkal, forgalmi nélkül, tartalék alkatrészekkel 25 ezer forintért. Varga László, 2000 Szentendré, Füzes park sétány 8.

MOTOR- KERÉKPÁR

BMW R12-es, 1935-ös kiadású, teljesen felújított motorkerékpár, valamint egy félig felújított, 1936-os kiadású **BMW** R66-ost. A motorkerékpárok ára 600, illetve 300 ezer forint. Juhász János, Budapest III. ker., Hold u. 4., délután 17 órától.

CZ 150-es, 1951-es kiadású motorkerékpár, valamint egy 1993. szeptemberig vizsgáztatott 6 V-os Jawa 350-es motorkerékpár 7000 kilométerrel. Pecznik Gábor, 2234 Maglód, Madách u. 4.

Az Autó-Motor Veterán Szerkesztősége
megvételre keres 1950 előtti autós-,
motoroskönyveket,
a Motoros, az Automobil Motorsport és más régi
szaklapok példányait archívuma számára.
Cím: Budapest 1400. Pf. 1
Telefon: 138-4300

DNYEPR 750-es katonai motorkerékpár üzemképes, eredeti gyári, jó állapotban. Kínálok még **BMW** R35-ös, 1937-es kiadású katonai motorkerékpár eredeti, restaurált állapotban, valamint **NSU** Maxot eredeti, jó állapotban. László László, 5743 Lökösháza, Kossuth u. 49.

HOREX Regina 1953-as, Royal oldalkocsival, 350 cm³-es motorral, felújított állapotban, érvényes műszaki vizsgával eladó. **BMW**-csere is érdekel! Nánási Gábor, 4400 Nyíregyháza, Ív u. 43. Tel.: (42) 42-374.

IZS 49-es, 1957-es kiadású, teljesen felújított motorkerékpár, tartalék blokkal. Ár megegyezés szerint. Regölics János, 2534 Tát, Engels u. 14.

PANNI és Berva motorkerékpárokat, valamint 250-es **Simon** alkatrészeket. Juhász Sándor, 2700 Cegléd, Lövész u. 5.

PANNÓNIA T5-ös oldalkocsis motorkerékpár jó állapotban ez év júliusig érvényes műszakival 17 ezer forintért. Fügedi József, 3400 Mezőkövesd, Mandula u. 2.

Tel.: 12-307, az esti órákban.

PUCH 125-ös és 250-es motorkerékpár, restaurálás előtt. Morvai László, tel.: 129-7088.

TRIUMPH-Coventry 500 cm³-es angol motorkerékpár. Az 1923-as kiadású motorkerékpár egyhengeres, négyszepes, váza eléggé hiányos. Csak válaszbortékkal küldött levélre válaszolok. Fo-

dor Péter, 1204 Budapest, Akácfa u. 87.

TRIUMPH 125-ös vázat, **JAP** 500-as blokkot, **NSU** 200-as blokkot, **FN** Sahara 350-es blokkot, **DKW** 200-as blokkot, **NSU** 501T-vázat, **NSU** 501 OSL-hengerfejeket és -vezérműkereket, **CZ** 175-ös lemezvázas motorkerékpár, tartalék blokkal, valamint **Puch** S4-eshez vázakat, első-villa-alkatrészeket, dinamót és sebességváltót. Zilahi Zoltán, 5900 Orosháza, Bajnok u. 12/b. Tel.: (68) 12-334.

TÜNDE 175-ös robogót, 1960-as kiadásút, eredeti gumikkal és üléssel. Motorja üzemképtelen, de adok hozzá üzemképes tartalék motort is. Vörös Róbert, 8471 Káptalanfa (Bodorfa), Szabadság út 21.

URAL-oldalkocsit 8000 forintért, valamint 19"-os gumikat 2000 forintért. Szatmári Tamás, 5100 Jászberény, Fehértói út 4. Tel.: (57) 12-290.

VEGYES

ALKATRÉSZ-katalógust kínálok Dongó, Berva, Panni, ▶

KURRENS ÁRUT A *Kurrens* KFT-TŐL



Elegáns férfi öltönyök, ingek, női kosztümök, blúzok, kiegészítők. Jó megjelenését garantáljuk, ha nálunk vásárol!

Kiskereskedelmi egységeink:

- „UNION” Üzletház 4. sz. boltja, Budapest, VII., Rákóczi út 40.
- „GÉSA” üzletház. Székesfehérvár, József Attila u. 7.
- Balatonfüred, Blaha Lujza u. 11.

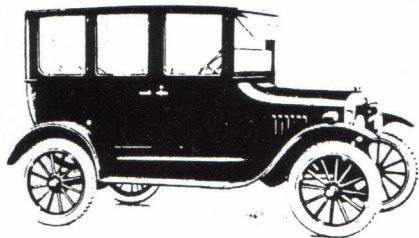
Nagykereskedelmi egységeink:

- Budapest II., Radna u. 3.
- Budapest XI., Gazdagrét tér 1. Tel.: 153-8410

Figyelje az emblémát

Kurrens

amely megtalálható
az ország minden területén.



▶ Simson SR1, Simson SR2, Jawa Pionir, Csepel 125, Danuvia, K 55, Csepel 250, Csepel-Pannónia TL, Pannónia TLT, Simson 250, IZS 49 és IZS 56 típusú motorkerékpárokhoz. Ugyanitt Junakhoz és Tündéhez fénymásolt leírás is megrendelhető. Ifj. Szabó András, 5000 Szolnok, Keskeny J. u. 23. fszt. 1. Tel.: (56) 34-537.

GÉPJÁRMŰTÍPUS-KÖNYVET, amelyben a motorizáció kezdetétől 1932-ig forgalomba helyezett 2220 gépkocsi (személy, teher, autóbusz, traktor) és 804 motorkerékpár műszaki adatai találhatóak. Kínálok még az 1920-as évekből származó több, gépjárművel foglalkozó műszaki könyvet. Hecskő György, 7625 Pécs, Péter u. 44.

CSERÉL

RÉGI gyújtógyertyákat és velük kapcsolatos prospektusokat, hirdetések, reklámokat és leírásokat keresek. Cserébe Opel négyfokozatú sebességváltót (nem szinkron), kardánfékes és Hardy-tárcsás kihajtással kínálok. Szegi Ferenc, 2310 Szigetszentmiklós, Munkásör u. 14/a. fszt. 3. Tel.: (24) 65-861.

FORD Eifel limuzin restaurálás előtt, komplett állapotban eladó vagy elcserélhető Mercedes 170 A Cabrióra, 190 SL-re, 300 D-re, 300 C-re, 300 SL-re, 220 SE Cabrióra, 220 A Cabrióra, 1929-es MBSS-re, 1951-57-es Adenauerre, vagy 1930-as, 38-as 230-asra

értékegyeztetéssel. Szendi H. Sándor, 6640 Csongrád, Szécsényi u. 64.

MZ ETZ 250-es motorkerékpárt eladnék vagy 350-es Junakra, esetleg 250-es Simsonra cserélnék értékegyeztetéssel. Vigh Zsolt, 6622 Nagymágocs, Arany János u. 49/a.

BMW R12-es kerekeket és első fékfedeleket kínálok, cserébe BMW R 51/3-as kerekeket és fékfedeleket kérek. Biró Gábor, 3400 Mezőkövesd, Júlia u. 18.

VETERÁN autó- és motorkerékpár-karburátort cserélek stabilmotor-karburátorra. Szemenyei Sándor, 5900 Orosháza, Nagyatádi út 38.

HONDA CX 500-as kitűnő állapotú motorkerékpár friss műszakival eladó vagy veterán motorra, motorokra cserélhető. Ugyanitt szintén eladó vagy veterán motorokra cserélhető egy 1949-es kiadású 2000 cm³-es Tatraflan, valamint egy 306 cm³-es Goggomobil törpeautó, mindkettő eredeti, restaurálás előtti álla-

potban. Kádi Gábor, 8100 Várpalota, Sörház u. 113.

SZAKIRODALMAT kínálok az alábbi típusokhoz: BMW R25, R50, R60, R 69/S, R 61, R 60/1 és R 25/3; Harley-Davidson 350-1200; DKW NZ 250, NZ 350 és SB 200. FN 350 Sahara, SHB, Csepel 100, 125, 250, 125 T. NSU OSL 351-501, 501 T, 501/601 TS, 125 ZDB, 100 Quick, 250 US, Max 250, Quickly. Horrex Regina 1, 2, 3, 4. Viktoria KE 50, Viktoria Bergmeister, Puch S4, GS 350. Hercules K 50, Jawa 250, 350 és 500, D-Rad R 04, Simson, Pannónia, BSA M20, valamint Zündapp K 400-800, DB 200, DBK 200, DB 250, DBK 250, DS 350, K 500, KS 500, KS 600, K 800. Cserébe D-Rad R 04-hez kerekeket és karburátort, FN Sahara-kerekeket, Sarolea 350-fékpédált és NSU 501 OSL-dinamót és -sebességváltót kérek. Zilahy Zoltán, 5900 Orosháza, Bajnok u. 12/b. Tel.: (68) 12-334.

autó
motor

VETERÁN

A régi járművek barátainak magazinja

MEGRENDELŐLAP

Megrendelem az Autó-Motor Veterán című, negyedévenként megjelenő szaklapot példányban. Kérem az alábbi címre kézbesíteni:

Név:

Cím:

(Város, község, kerület):

(utca, tér, ltp.):

Irányítószám:

dátum

alíírás

Az előfizetési díjat (egy évre 600,- Ft, fél évre 300,- Ft) a fenti címen nyugtával jelentkező kézbesítőnek fizetem ki.

Figyelem! Amennyiben Önnek OTP-átutalási betétszámlája van, a lapot a számlavezető fióknál rendelheti meg.

A megrendelőlapot borítékban, bérmentesítés nélkül az alábbi címre kérjük feladni:

Vidékre: Postahivatal, helyben.

Budapestre: Budapest, Postaigazgatóság,
hírlaposztály, Bp., Pf. 4. 1360

autó motor SPORT

megjelenik
minden
szerdán



NÉGYKEREKŰ LEVÉLHORDÁROK

Mogyorósi Géza levelében
a berlini postamúzeumot mutatja be.

Lassan fél évszázada tart már a Volkswagen cég és a Deutsche Bundespost „házassága”. A második világháborút követően a Német Posta először a VW Fridolin típust használta. A nagy rakterű, kétajtós, farmotoros modellből 1951-ben már 2000 robozott az NSZK-ban. A többféle karosszériaváltozatban gyártott Fridolin mellett 1959-ben a levélbegyűjtők speciálisan átalakított BMW Isettát is szolgálatba állítottak. A német főváros nyugati

felében található Postmuseumban megtekinthető egy ilyen korabeli, együléses, vászontetős, sárga minijárgány. Az egyajtós, aprókerekű „pilótafülke” praktikus volt a nagyvárosi forgalomban.

A Hotel Berlin szomszédságában, péntek kivételével naponta reggel kilentől, hétvégen 10 órától nyitva tartó Postamúzeum a középkortól napjainkig mutatja be a távközlés fejlődését, a postai szolgáltatások mind korszerűbbé válását, ami elképzelhetetlen lett volna



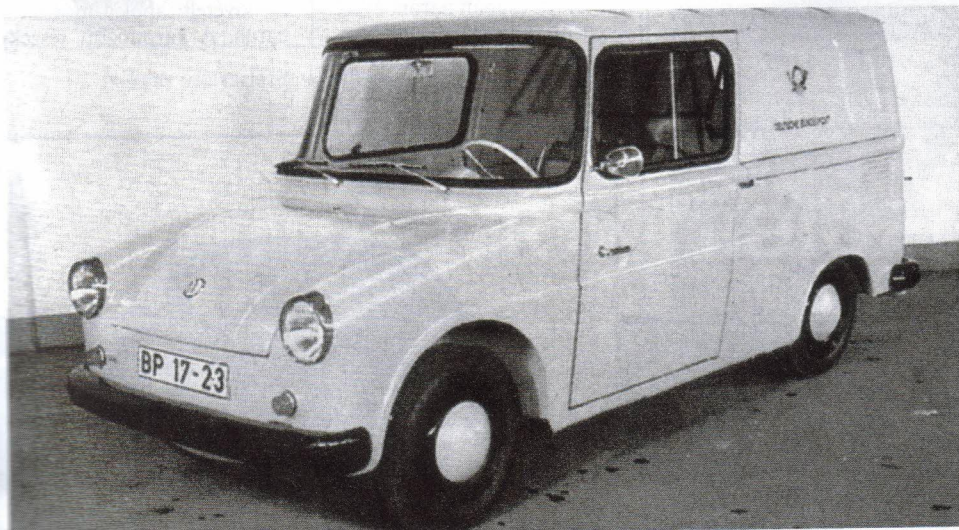
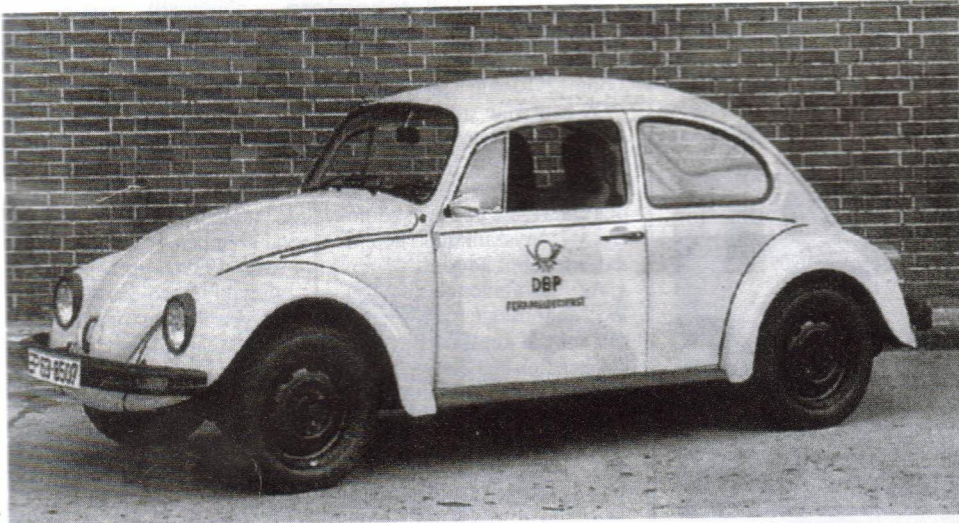
megbízható közlekedési eszközök nélkül. A lófogatú postakocsitól a Zeppelinig, s a biciklitől az autókig megannyi eredeti tárgy, korabeli dokumentumfilm teszi érdekessé a

Spree-parti metropolisz – ingyenes! – állandó kiállítását.

A Postmuseum termeiben barangolva újabb és újabb Volkswagen típusok fényképeit láthatjuk, kezdve a 60-as, 70-es években népszerűvé lett mikrobusztól a VW Bogárig. A Caravelle különböző változatai, a Käfer, s az elsősorban vidéken használt, vászontetős, „bogárhajtású” VW terepjáró mind-mind a Szövetségi Köztársaság postai szolgáltatásainak magas színvonalát garantálták.

A Deutsche Bundespost a Golf típus első vevői közé tartozott. Amikor 1986-ban a Nyugatnémet Posta megvásárolta a kétszázazredek VW modellt, a Golf II. generációja volt a sztár. 1992-ben már a legújabb Golfot is csatasorba kívánják állítani az egységes Németországban, ahol a keleti tartományokban bizony még sok helyütt Wartburgokkal, Zsigulikkal, Barkasokkal kénytelenek közlekedni a postai dolgozók. A Volkswagen mellett elsősorban a csomagszállításban jut szerep a Mercedes kisbuszoknak.

A technikatörténet, nem utolsósorban a járművek iránt érdeklődő magyar turistáknak is felejthetetlen élményt jelenthet a Postmuseum Berlin. Címe: 1000 W-Berlin 30, An der Urania 15. Ugyanitt a bélyegek szerelmeit is gazdag gyűjtemény várja!



AUSTIN-RESTAURÁLÁS

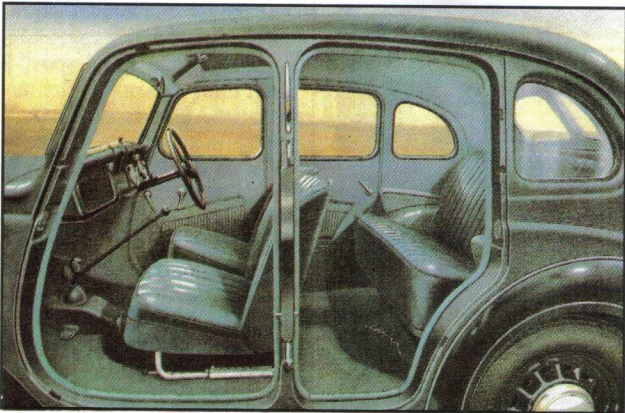
Murray Péter Pál megjegyzései
a Ten történetéhez

Az Austin Ten különféle változatai lassan már jó ismerőseinknek számíthatnak, amióta könyvespolcainkra felkerülhetett a Szemtanú könyvsorozat Autók című kitűnő kötete és megjelent az Autó-Motor Veterán 1991. decemberi száma, amelyben Gajdán Miklós bemutatta Vajgel János 1939-es Tenjét.

Az Austinok e véletlen előtérbe kerülése – amely azóta folytatódott a Seven ismertetésével – készítetett arra, hogy néhány dologban pontosítsam, kiegészítsem a decemberi számban leírtakat.

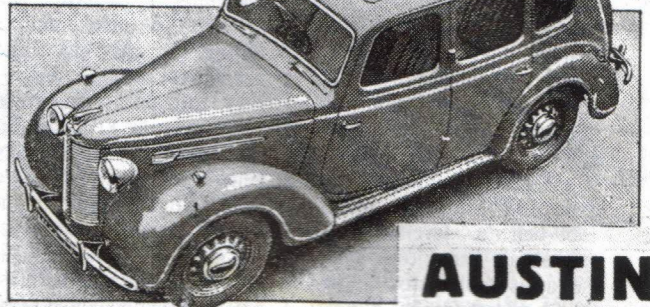
A márka Magyarországon már az 1920-as években is is-

Egyszerű, de kényelmes
a belső tér



mert volt és jó hírnévnek örvendett. Képviselője, a Zárai cég több Sevent és néhány nagyobb kocsit is eladott, de azután eltűnt az autókerekedelem porondjáról. 1928-ban egy újabb vállalkozás nagy lendülettel látott a vevőkör kialakításához, ám fáradozásukat derékba törte a gazdasági válság. Hosszú idő telt el, amikor ismét új Austinokat lehetett kapni Budapesten. Ekkor már a Bruck Nándor és Fiai nevű ismert motorkerékpár- és autókerekedő és -javító műhely forgalmazta és szervizelte őket. Árusították a Seven (748 cm³), a Big Seven (908 cm³) – ezt később Eight-nek, azaz Nyolcasnak is nevezték –, a Ten (1125 cm³), a Twelve (1535 cm³), a Fourteen (1711 cm³) és az Eighteen

Megérkezett
az új áramvonalas



1. megbízhatóság
2. tartósság
3. gazdaságosság

rekordere

AUSTIN

Bruck Nándor és Fiai

VIII., Tavaszmező ucca 22a.
Telefon: 137-027.

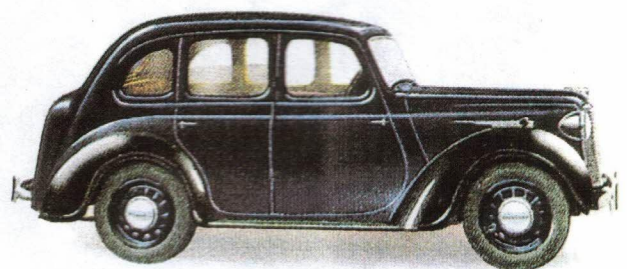
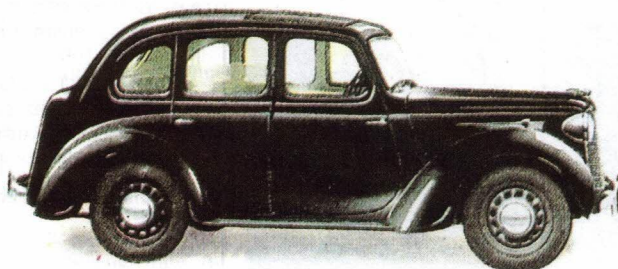
Long (2510 cm³) modelleket. 1939-ben már a legnagyobb Austin személyautó, a Twenty-eight (4016 cm³) is szerepelt kínálatukban. Valamennyi típus elnevezése az angol adólóerő viszonyszámának kerekített értékéből adódott.

Az „áramvonalas” Ten, 1939 újdonsága nyáron érkezett meg a képviselőhöz, ekkor kezdték hirdetni és árulni. „Áramvonalasság” alatt a karosszéria diszkrét legömbölyítése értendő. Így, a korábbi évek klasszikusan angolos vonalú Tenjéhez képest – itt emlékeztetnek a Szemtanúban bemutatott, csupán három évvel öregebb autóra – már ver-

Az Autó-Motorban, 1939 júniusában
megjelent hirdetés, amely az
„áramvonalas” Austin Tent ajánlja

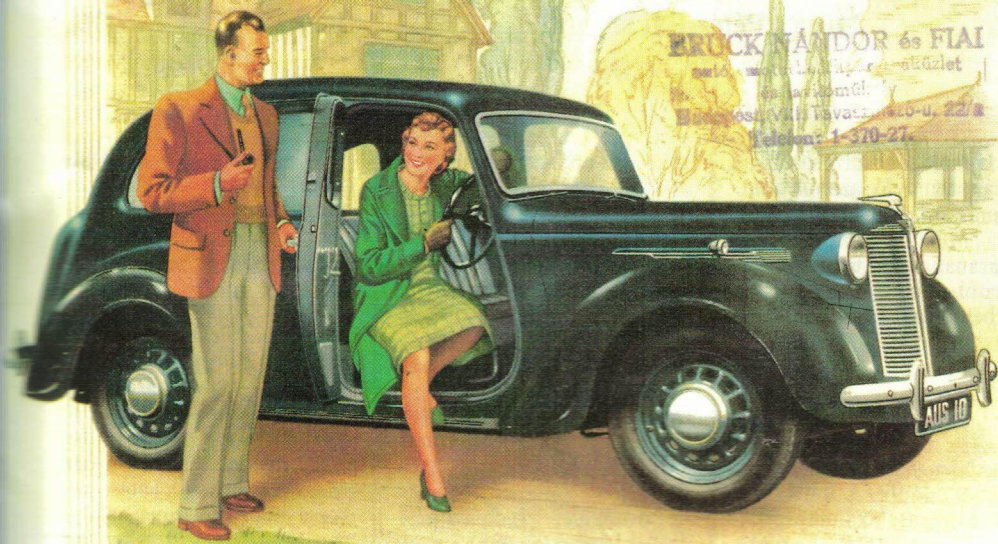
senyképes volt a többi, hasonló kategóriájú európai kocsi-val szemben.

Az 1939-es prospektus a műszaki megoldások mellett leírja és bemutatja azokat a színösszeállításokat is, amelyekben az új sorozatot forgalomba hozták. Belső színvilágát a külső fényezés határozta meg. A látható fémrészeket ugyanazzal a színnel fújták le, amit kívül is használtak. Ez alól csak a fekete változat mutat kivételt, ahol a műszerfal barna. A kárpitozott részek-



The New

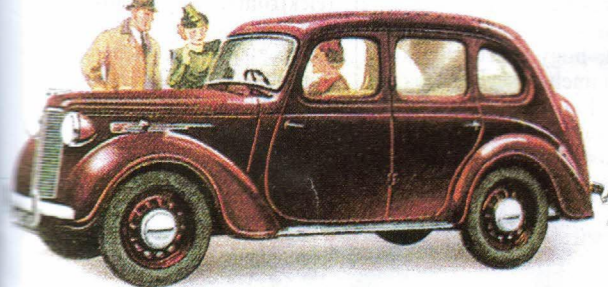
AUSTIN TEN



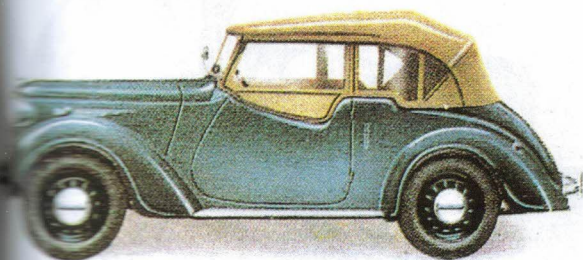
Az új vonalú Tízes
prospektusának címlapja.
Diszkrét fényezés,
szolid, elegáns
króm díszítés a jellemzői

hez a külsővel rokon vagy azzal harmonizáló színt választottak. Így, bár nem luxusautónak szánták, mégis elegáns lett ez az egyszerű, családi kocsi.

A II. világháború rohamosan elsorvasztotta a magánautózást és az autókerekeket is, de 1946-47 táján – nyilván csak az államosításig – újból megnyílt Bruck Nándor üzlete. Megint árultak Austinokat Budapesten. Ezek az autók szinte azonosak voltak az utolsó békeévek modelljeivel, mert Angliában is, mint a világon szinte bárhol, azokkal a típusokkal indult meg a polgári termelés, amelyekkel 4-5 évvel korábban abba maradt. Így elképzelhető, hogy néhány középkategóriájú Austin felbukkan még Magyarországon a gyűjtők körében.



Néhány színvariáció, köztük a sorozat „sportkocsija”, az Open Tourer



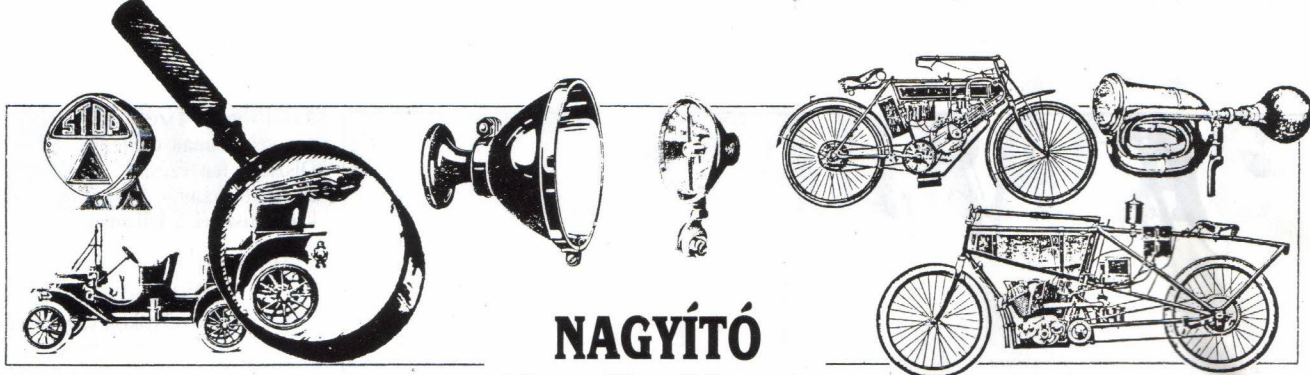
**Mi úgy vigyázunk
értékére,
mint a hímestojásra.**

Poliészter emelőkötelek,
emelőhevederek a terhet
**csak emelik,
de nem roncsolják.**

EMPACK KFT

1117 Budapest, Budafoki út 111-113.
Tel.: 181-2481, 181-2588, 181-2923
Fax: 166-7543





NAGYÍTÓ

Muray Péter Pál rovata

A második szám megjelenése után lapunk több olvasótól kapott olyan levelet, amelyben veterán járművek azonosítását, a gyártás idejének megállapítását és más, a felújításhoz nagyon fontos adatot kértek.

Nos, ha a szerkesztőség kézikönyvtárának polcai nem is roskadoznak a régi gépek kezelési füzeteitől, alkatrészjegyzékeitől, azért e most induló rovat keretein belül néhány fotóval és a lehetőségekhez mérten részletes leírással igyekszünk kiindulási pontot adni a jármű rendbehozatalához.

MURZSA NORBERT (SZEKSZÁRD)

Teljesen egyetérték Önnel: Puch 250 SGS motorkerékpárja ma már veteránnak számít. Nemcsak éveinek számával érdemli ki ezt a besorolást, hanem rendkívül jellegzetes, az 50-es évek formavilágát oly jellegzetesen idéző megjelenésével is.

A típust a nálunk is ismert formában 1953 végétől 1967-ig gyártották. Ezután külsőleg jelentősen modernizálták, és így még 3 évig készült.

Segíthet a kor meghatározásában, ha figyelembe vesszük, hogy kezdetben különálló gumiüléssel szerelték a gépeket. Az egybeszabott Denfeld nyeret 1955-től alkalmazták.

Talán a motorszám alapján is levonható hozzávetőleges következtetés arra vonatkozóan, hogy a gyártás korábbi, vagy későbbi szakaszában készült-e az Ön gépe; de pontosan nem határozható meg, mert az 1 700 001-es és az 1 799 899-es – a legutolsó SGS motorszáma – közé más típusok motorszámai is „beékelődtek”. Összesen 38 548 készült a típusból 1953 és 1970 között.

Érdeemes még szólni magáról a típusjelzésről és a gép külleméről. Az SGS betűkép a Schwinggabel-Sport

azaz lengővillás-sport szavakból adódik. A sportosság kicsit magasabb kompressziót, 17 km/h-val nagyobb végsebességet és majdnem 3 LE pluszteljesítményt jelent a nagyon hasonló 250 SG-hez viszonyítva.

Az SGS-t vörösre fényezték és gazdagon krómozták. Krómozott volt a kormány és a rajta lévő szerelvények, a tank oldala, az első teleszkóp szárának felső része, a hátsó teleszkóp, a kipufogócső, a hangtompító végeleme, a felnik, a küllők és a motorblokkon szinte minden, ami krómozható, vala-

mint számos csavar és más, apróbb elem.

Végül a főbb technikai adatok helyett, amelyek Ternai Zoltán könyvében is megtalálhatók, íme inkább néhány, ott nem szereplő, de azért hasznos adat:

Előgyújtás: 6,5–7 jj (a hátsó dugattyúnál mérve)

Gyújtógyertya: Bosch W 225 T 11, vagy ennek megfelelő hőértékű gyertya 260-ig.

Porlasztó: Puch P32/1 (torokátmérő 32 mm)

Kenés: télen SAE 30–40, nyáron SAE 50

MOLNÁR JÓZSEF (CSANÁDPALOTA)

A levelében megírt problémákra ebben a rovatban csak részben tudok Önnek megoldást nyújtani, de remélem, hogy azért ezek közül valamelyik segíteni fog.

Mivel a Goggomobil nálunk valóban ritka jármű, sem használati utasítást, sem

más, részletes leírást, elektromos kötési rajzot is tartalmazó ismertetést nem találtam róla, tehát bízunk a márkatársak jelentkezésében.

Molnár József (6913 Csanádpalota, Sirály u. 16.) egy 1958-as, 250 cm³-es Goggomobil tulajdonosa várja márkatársak jelentkezését.

Ha még ezután sem kerülne elő a szakszerű összeállításához szükséges műszaki leírás, akkor ajánlok egy címet, ahonnan megrendelhető a keresett kiadvány reprintje.

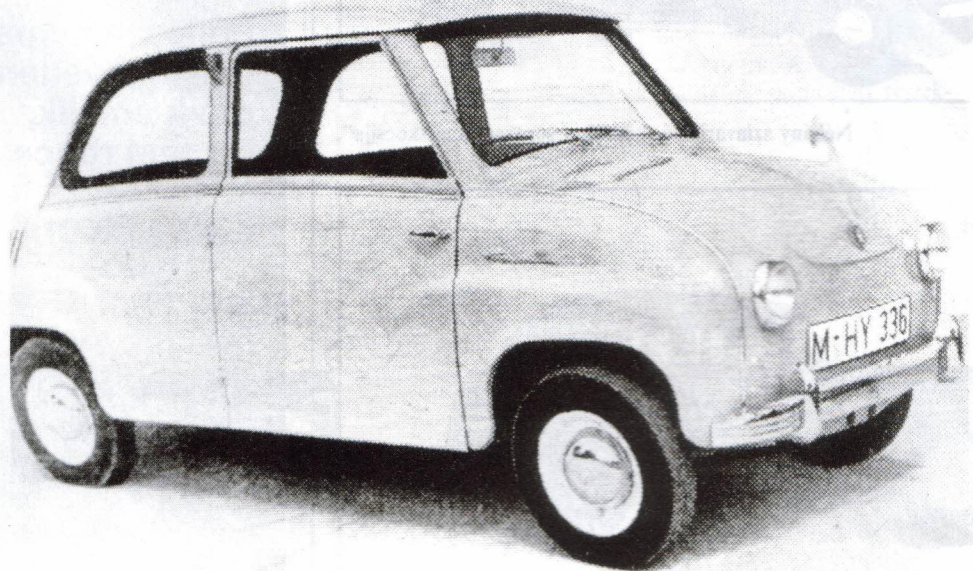
WK-Verlag, Lagsche Strasse 105, 4902 Bad Sulzflun, Németország

Három különböző kezelési könyvet árulnak.

WK 0502 jelzéssel: Goggomobil T/TS 250/300/400 (elektromágneses váltóval), 1962. 50 oldal 35 DM.

WK 0501 jelzéssel: Goggomobil T/TS 250/300/400, 1968. 40 oldal 30 DM.

WK 1330 jelzéssel: Goggomobil T/TS 250/300/400



(minden változatot ismer-
tet), 160 oldal 65 DM.

ERŐS PÉTER (BALATONFÜRED)

Kedves levelében egy 350 cm³-es IZS felújításához kér segítséget. Motorjáról ezenkívül csupán annyit árul el, hogy 1957-ben készült. Szükszavúsága roppant nehéz helyzetbe hoz, mert ilyen kevés információból nem tudom eldönteni, hogy a régi típusról van-e szó (IZS 49) vagy esetleg az újabbról (IZS 56), amit megközelítően ebben az időben kezdtek gyártani.

A szovjet motorkerékpár-gyártásról megjelent ugyan néhány cikk és fellelhető egy-egy prospektus, kezelési füzet, de ezek csak részletek, amelyek alapján az egészről, a típusok fejlesztéséről és sorsáról nem lehet biztos képet alkotni.

Nehezíti az eligazodást az is, hogy egy-egy típust hosszú ideig gyártottak és csak kevés változtatást hajtottak végre rajtuk ez alatt.

Feltevésém szerint az Ön gépe egy 49-es típusjelzésű IZS lehet. Ennek a motor-**nak** az őse a DKW NZ 350-ese, amelyet 1938-ban kezdtek gyártani. A Szovjetunió háborús kártérítésként ennek is megszerezte a gyártási jogát és gyártóberendezéseit, szerszámait, amelyeket el is szállított Németországból. Az első IZS 350-esek ránézésre azonosak voltak az

eredeti DKW-kkal, de a későbbiekben – valószínűleg 1949-ben – korszerűsítették a típust, előre és hátra teleszkópos rugózást szerkesztettek. Az idők során változtattak a sárvédőkön, a benzintartályon, a lámpakereten, készítettek rá szerszámdobozt a hátsó kerék mellé és így tovább, de lényeges újítás csak az IZS 56-on található. Ez a motor hátul lengővillás, elől féldobos, láncbűrája pedig teljesen zárt. Új fejezet az IZS-ek történetében.

Az IZS 49 tudomásom szerint volt fekete színben és félmatt katonai zöldben, valamint hallottam téglavörös és almazöld gyári fényezésről is. Ez utóbbi szín az orosz gyermekkerékpárok és más járműveken még néhány évvel ezelőtt is megjelent. Ha letisztogatja a vázat és kromofággal fellazítja a festékrétegeket, akkor minden bizonnyal megtalálja majd egy-egy védettebb helyen – például a tank alatti vak részen – a gyári festés maradványait.

Műszaki adatok, IZS-49

346 cm³ (85 × 72)
1 henger
2 ütem
10,5–11,5 LE/4000 ford/p
4 sebességi fokozat
kapcsolás kézzel is, lábbal is lehetséges
olajban futó többletárcsák tengelykapcsoló
a motor és a váltó között
3/8" × 3/8"-os lánc
a váltó és a hátsó kerék

között 5/8" × 1/4"-os görgős lánc

gumiméret elől-hátul
3,25 × 19"

a légnymás elől 1,5 ATM

a légnymás hátul 1,8 ATM/utassal 2,3 ATM

legnagyobb sebesség
90 km/h

fogyasztás 4,5 l/100 km
üzemanyag-keverési arány
1:20

BALOGH I. (NYÍREGYHÁZA)

Örömmel olvastam levelét, amelyben arról ír, hogy egy Méray-Puch 200 restaurálására készül. Tudomásom szerint nincs ma az országban egyetlen rendbehozott, találkozón bemutatható példány sem. A Közlekedési Múzeum állandó kiállításán látható egy restaurálatlan, de elég jó állapotú gép.

Ez a típus – bár nevében Méray is – mégsem magyar konstrukció. Visszaemlékezések szerint az Ausztriából készen érkező fődarabokat a Méray Service-telepen szerelték össze. Más források a vázak itthoni gyártásáról tudósítanak, de találkoztam olyan leírással is, amely szerint nálunk csak a Méray-Puch-emblémát csavarozták a gépekre. Bizom benne, hogy előbb-utóbb hitelt érdemlően tisztázódni fog ez a kérdés.

A 200-as Puchot 1935 őszén kezdték tervezni és 1937-ben mutatták be az első példányokat. Ikerdugattyús és keresztben forgó mo-

torja követi a gyár sokéves hagyományát, de a váza újdonság a Puchok között. A kor elterjedt, gazdaságosan gyártható megoldását, a préselt lemezzázat alkalmazták. Jelentős különbség az is, hogy kuplungja nem a hátsó kerékagyba került, hanem oda, ahol általában szokásos, a motor és a váltó közé.

Az új típus szinte az ausztriai bemutatkozással egy időben ismertette a hazai szaksajtó, különösen hangsúlyozva, hogy ez „népmotorkerékpár”. Néhány hónappal később megkezdődött az árusítása is. Jelentős részletfizetési kedvezmény segítette elterjedését.

Mindössze egy év telt el, amikor elkészült továbbfejlesztése, amelyet itthon Méray-Puch 200 L-ként jelöltek. A sebességváltó áttételezésének módosításával megnövelték a végsősebességet, a központi kémszuszorító alkalmazásával pedig a vezetést tették kellemesebbé. E változások mellett a tank kromozása, a villa és a váz csikozása indokolta az L azaz Luxus megkülönböztető jelzést.

Oszt rák adatok szerint a két változathoz összesen 9585 készült. Motorszámaik a 90 001–107 200 közötti tartományba estek. Itt jegyzem meg, hogy érdekes lenne, ha nálunk ettől eltérő, de hiteles motorszámú motorok is előkerülnének, mert ez az eddig tisztázatlan hazai gyártást bizonyítaná.

A felújításnál hasznára lehet, ha leírom a két változat festését, csikozását.

Méray-Puch 200 (1937–38)

Váz, villa, sárvédők, keréktárcsák, kerékagyak, szerszámdoboz, hangtompító dob stb. fekete.

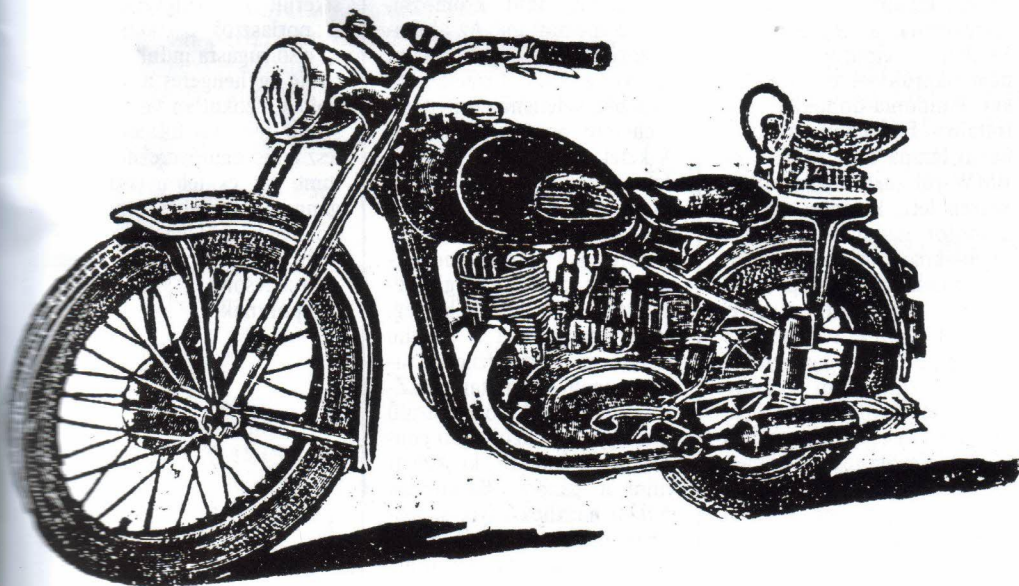
A benzintartály fekete, fölül ezüst színű betéttel, a két felület között piros csíkkal.

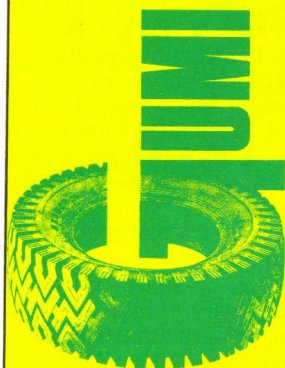
Kromozva csak kevés alkatrész volt, például a sebességváltó kar, kulissza és rúd.

Méray-Puch 200 L (1938–1940) (eltérések)

A sárvédőn és a keréktárcsán fehér csík volt. A vázat és a villát ugyancsak fehér csík kontúrozta.

A tank kromozott volt, fölül fekete betéttel.





BÁCSKA GUMI

Az ország legnagyobb választékkal rendelkező gumikereskedelmi cége. Több, mint kétszázféle gumiabroncsot és tömlőt kínál vevői részére.

Például Michelin, Continental, Pirelli, Good Year, Stomil, Barum gyártmányokat.

Személy- és tehergépkocsikhoz, kamionokhoz, autóbuszokhoz, erőgépekhez és targoncákhoz.



6430 Bácsalmás,
Szent János u. 40.
Tel.: (79) 41-596,
Telefon és fax:
(79) 42-550

Pécsi üzletünk:
Ráczvárosi út 26.
Tel.: (72) 33-264

HA NINCS BMW...

Egy szenvedély kialakulásának történetéről számol be Kutasi Balázs, szekszárdi olvasónk

Aveterán motorokkal való foglalkozáshoz, azt hiszem, az első lökést egyik barátom adta. Egy öreg R25/2-es BMW-t vett neki az apja, ami igen megtetszett nekem. BMW-re anyagi okokból nem gondolhattam. Kénytelen voltam beérni egy 250-es Jawa-val. Nemsokára ezután kis pénzhez jutottam és eszembe jutott, hogy még régebben láttam egy M72-es Uralt; egy Szekszárd környéki préházban állt a kicsinosított, félkész járgány. A kipufogók és könyöksövek hiányoztak, de amúgy szépen nézett ki.

Elindultam hát megkeresni. A motort időközben eladták, Júliamajorba került. Ott állt egy évig az udvaron hóban-esőben, nagyon lepusztult állapotban találtam rá. A gazdáját nem érdekeltte, ezért könnyen megvált tőle. Egyik barátom utánfutóján hazaszállítottuk, majd a ház előtt leállítottuk. Ekkor még katona voltam, nem tudtam foglalkozni vele. Egy másik barátom, aki karosszérialakatos, addig hajlított vízvezetékcsőből két könyöksövet. Jól sikerültek, kívülről nem lehetett észrevenni a turpisságot. Eredeti kipufogódobokat nem sikerült szereznem, ezeket Pannónia-dobokkal pótoltam. Ezenkívül csak a hátsó lámpa nem eredeti, ez BMW-ről származik. Mikor készen lett, kíváncsi voltam a motor hangjára. Az első rúgásokra csak ernyed szusszanásokkal reagált, a betolás azonban sikerrel járt. A motor rettenetesen csörömpölt. A hengereket levéve megtaláltam a csapszegkopogás okát. Az előző, szakszerűtlen javítás során a hengertalptömítésem elfelejtették kivágni az olajátömlő furatot, így a henger nem kapott olajat. A csapszegpersely kézzel kihúzható



volt a hajtókarból. A hengereket elvittem fúratni. Ott derült ki, hogy a 78 mm-es alapméretet 80,5 mm-re fúrták fel a házi gyártmányú dugattyúhoz. A két dugattyú sem volt egyforma. Közben a gépet apró darabokra szedtem szét, amit festeni kellett, azt lefestettem, amit krómozni, azt krómoztattam. Az alumíniumrészeket kipolíroztam. Amikor a blokkot emeltem ki a vázból, véletlenül leejtettem, pechemre pont a dinamóra. A kefetartó ház öntvénye eldeformálódott. A Motor Revü hirdetéseit olvasva sikerült szert tennem egy új dinamóra. A kerekeket nem krómoztattam, mert ezt már anyagi lehetőségeim nem engedték meg, de hamarosan ezt is pótolni szeretném. A bovdeneket saját magam csináltam MZ-bovdenekből. Az öreg jármű összeépítése nem okozott gondot, csak amikor ki kellett vinni a házból. Barátoméknak családi házában egyik szobájában raktam ugyanis össze, és amikor ki akartam tolni,

**Restaurált,
de még nem eredeti
állapotban**

nem fért ki az ajtón. Végül a kormány leszerelése után már sikerült kiügyeskednem. A porlasztók úsztatása után az első rúgásra indult. Nekem eddig egyhengeres motorjaim voltak, szokatlan volt a bokszermotor. Azt hittem, nehéz lesz majd manőverezni a több mint két és fél mázsás járgánnyal, azonban meglepő könnyedséggel lehetett döntögetni a kanyarokban, hála az igen alacsony súlypontnak.



E számunk hirdetői

Die Inserenten dieser Nummer

Advertisers of this Number

ÁLLAMI BIZTOSÍTÓ RT

H-1091 Budapest, Üllői út 1-3.
T: (36-1) 117-8566, 118-1866
Telefax: (36-1) 117-7065, 117-8679, 118-765 B II
Staatliche Versicherung AG Umschlag II
State insurance company Cover II

VOLVO-DENZEL HUNGÁRIA KFT

H-1061 Budapest, Andrásy út 8.
T: (36-1) 131-5722 B IV
Generalvertretung von Volvo in Ungarn Umschlag IV
General agency of the Volvo in Hungary Cover IV

DAIHATSU VEZÉRKÉPVISELET

H-1146 Budapest, Dózsa György út 19.
T: (36-1) 142-6595
Telefax: (36-1) 141-3579
Generalvertretung von Daihatsu in Ungarn
General agency of the Daihatsu in Hungary 3

CONTREX KFT

H-1012 Budapest, Alkotás u. 20-24.
T: (36-1) 155-0402, 156-7401
Telefax: (36-1) 156-3485
Mitsubishi Autosalon
Mitsubishi Autosaloon 5

SABSPEED KFT

H-1161 Budapest, Varga József u. 82.
T: (36-1) 138-5934
Autoersatzteile, Autoausrüstungen (Sebring
Sportauspufftöpfe, Textar-Girling Bremsbeläge,
Bosch und Motorcraft Zündkerzen, u.s.w.)
Motor-car parts, equipments (Sebring sport ex-
hausters, Textar-Girling brake-pads, Bosch and Mo-
torcraft sparking plugs, etc.) 11

OSTER LÍZING

H-1056 Budapest, Váci u. 36. III. em.
T: (36-1) 118-2786
Telefax: 36(1)118-2663
Generalvertretung von Chrysler in Ungarn
General agency of the Chrysler in Hungary 17

SCORPIO BT

H-1136 Budapest, Raoul Wallenberg u. 9.
T: (36-1) 153-0022
Telefax: (36-1) 153-0605
Autoalarm Einrichtungen
Car alarm sets 29

AUTÓKER AUTÓKERESKEDELMI KFT

SUBARU AUTÓSZALON
H-1085 Budapest, Blaha Lujza tér 1-3.
T: (36-1) 138-4828
Telefax: (36-1) 138-4729
Subaru Autosalon
Subaru Autosaloon 39

GLOBALARM

H-1136 Budapest, Csanády u. 14.
Tel./Telefax: (36-1) 120-8181
Piranha Autoalarm Einrichtungen
Piranha car alarms 45

ATR/AUTOTRANS

H-1132 Budapest, Kresz Géza u. 26.
T: (36-1) 129-7293
Export-, Importhandel, Autovermietung, interna-
tionaler Transport, Dienstleistungen jeder Art
Export- Import cartrading, rent a car, spare parts
and all kind of services, international transport 47

KURRENS KFT

Bolt: Budapest VII., Rákóczi út 40.
Székesfehérvár, József Attila u. 7.
Balatonfüred, Blaha L. u. 11.
Modische Kleider für Damen und Herren
Geschäfte in Budapest, Székesfehérvár und Bala-
tonfüred
Fashionable clothing for men and women
Shops in Budapest, Székesfehérvár and Balaton-
füred 57

EMPACK KFT

H-1115 Budapest, Tétényi út 15.
T: (36-1) 181-2481, 181-2588, 181-2923
Telefax: (36-1) 166-7543
Befestigungsgurten aus Polyester
Polyester fixing ties 61

BÁCSKA GUMI (GUMIABRONCS ÉS TÖMLŐ)

H-6430 Bácsalmás, Szent János u. 40.
T: (36-79) 41-596
Telefax: (36-79) 42-550
Pécsi üzlet: Rácvárosi út 26.
T: (36-72) 33-264
Reifendienst für Pkw, Lkw, Omnibusse
Geschäftsstelle auch in Pécs (Fünfkirchen)
Tyres for cars, trucks, camions, buses etc.
Shop in Pécs 64

A VILÁGON EGYEDÜLÁLLÓ NÉGY ÚJDONSÁGGAL ÉRKEZETT. S AZ EREDMÉNY: TELJESEN ÚJ ÉLMÉNY AZ AUTÓZÁSBAN



1. ÚJDONSÁG

Teljesen új fejlesztésű, 2,5 literes, 5 hengeres, 125 kW-os (170 LE), 20 szelepes és variálható szívórendszerű keresztmotor. S mindezzel Ön mit nyer? Az autózás élményét minden fordulatszámon.

Meghívhatjuk egy próbaútra?

2. ÚJDONSÁG

Side Impact Protection System. Különleges utasvédelem oldalirányú ütközés ellen. A rendszer elnyeli, illetve több karosszéria-elemre osztja el az ütközési energiát.

Csúcstechnika a biztonságért!

3. ÚJDONSÁG

A biztonsági öv magasságának automatikus állítása az első üléseken. Bizonyítja, hogy a passzív biztonság állandóan és aktívan javítható. A biztonsági öv a vállmagasságtól függően optimálisan helyezkedik el a testen.

4. ÚJDONSÁG

A szabadalmaztatott „Delta-Link” hátsó futómű. S amit Ön ezzel nyer: a 850 GLT kanyarstabilitása fantasztikus! Az új tengelykonstrukció optimális iránytartást biztosít. S a különösen veszélyes helyzetekben Ön biztos tartálékot használhat ki. A próbaút most már különösen izgathatja kíváncsiságát.

DENZEL Hungaria Kft
1061 Budapest, Andrásy út 8.
Telefon: 131-5722



VOLVO
Biztonságot a minőség ad